

2015
RAPPORT FINANCIER

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2015

BOMBARDIER
l'évolution de la mobilité

Message aux actionnaires	1
Rapport de gestion.....	4
Sommaire	6
Avions d'affaires.....	51
Avions commerciaux	72
Aérostructures et Services d'ingénierie	98
Transport.....	107
Autres.....	130
États financiers consolidés.....	167
Notes afférentes aux états financiers consolidés	173
Renseignements à l'intention des investisseurs	252

Tous les montants du présent rapport financier sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction

AMÉLIORER NOTRE PERFORMANCE

Dans l'ensemble de Bombardier, 2015 a été une année de changements sans précédent. Nous avons passé toute l'entreprise au peigne fin — notre leadership, nos modèles d'affaires, notre empreinte opérationnelle, notre portefeuille de produits, nos procédures et nos processus. Nous ne négligeons aucun détail pour poser les jalons d'une performance améliorée et d'un succès durable.

Chez Bombardier, l'année dernière a été à la fois stimulante et exigeante. Aujourd'hui, la voie à suivre est toute tracée. Nous savons ce qui doit être fait pour transformer l'entreprise et accroître notre efficacité. Nous mobilisons tous nos employés dans un processus rigoureux qui améliorera la satisfaction de nos clients et permettra à Bombardier de renouer avec une rentabilité accrue.

2015 : PRÉPARER LE TERRAIN

S'appuyant sur des examens approfondis indépendants de notre exploitation, les hauts dirigeants ont passé une grande partie de 2015 à préparer le terrain pour une performance nettement améliorée. Nous avons pris plusieurs mesures déterminantes pour solidifier nos fondations et stabiliser notre entreprise. Cela a inclus la création d'une solide équipe de direction possédant une vaste expertise de l'industrie, des fonctions et de relance, une action qui nous a fait gagner en crédibilité sur le marché et auprès des clients.

En octobre, le gouvernement du Québec a annoncé un investissement en capital de 1 milliard \$, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans notre programme d'avions *C Series* qui va changer la donne du marché. Cela nous aidera à propulser le succès à long terme du programme *C Series*. Un mois plus tard, la Caisse de dépôt et placement du Québec a annoncé un investissement dans des actions d'un capital de 1,5 milliard \$, en contrepartie d'une participation de 30 % de notre activité de transport sur rail. Ces investissements stratégiques nous donnent la force financière d'exécuter notre plan et de bâtir sur notre formidable portefeuille de produits.

FEUILLE DE ROUTE STRATÉGIQUE

En 2015, nous avons établi une feuille de route stratégique pour relancer notre entreprise au cours des cinq prochaines années. Notre priorité absolue est de transformer notre façon de faire des affaires pour mieux concrétiser notre capacité de générer des bénéfices et améliorer nos flux de trésorerie, tout comme nous devons faire preuve d'une plus grande discipline financière et améliorer notre performance pour renforcer notre compétitivité. Notre feuille de route comprend trois étapes : atténuer nos risques, rebâtir notre performance et désendetter notre bilan.

Atténuer nos risques

En 2015, nous avons atténué le risque lié à nos principaux programmes en développement. Cela a inclus la réduction proactive des cadences de production de nos avions d'affaires *Global 5000* et *Global 6000* pour nous adapter à la demande du marché. Nous avons aussi mis fin à notre programme *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée de ce segment de marché.

Le biréacteur commercial *CS100* a été certifié fin 2015, nous permettant d'axer nos efforts sur sa mise en service, sur la certification de l'avion *CS300* et sur le développement du programme d'avions d'affaires *Global 7000* et *Global 8000*.

Rebâtir notre performance

Dans le cadre de notre feuille de route, nous avons lancé un cadre de travail complet axé sur quatre leviers d'amélioration de la performance :

- Accroître nos revenus en tirant parti de nos investissements dans les principaux programmes
- Apporter des améliorations opérationnelles en accélérant nos initiatives de réduction des coûts et de fonds de roulement
- Générer de meilleures marges en ajustant nos stratégies commerciales
- Optimiser l'utilisation de notre capital

Toutes nos améliorations opérationnelles visent à rebâtir nos bénéfices et nos flux de trésorerie disponibles. L'essence même de cette transformation opérationnelle est de changer les mentalités et les comportements afin de favoriser une véritable culture de haute performance. Chaque secteur d'activité met en œuvre de très larges initiatives de réduction des coûts et d'ajustement des plateformes. Comme c'est le cas pour toute transformation de grande entreprise d'envergure internationale, la nôtre ne se fera pas du jour au lendemain, mais elle nous procurera des avantages considérables.

Nos activités de transformation réduiront nos coûts directs et indirects ainsi que le niveau de nos stocks. Pour réduire ces coûts, nous tirerons parti de nos rangs de troisième avionneur civil au monde et de leader mondial en transport sur rail. Cela signifie parler aux fournisseurs d'une seule et unique voix, celle de Bombardier. Combiné à d'autres mesures, standardiser nos exigences en pièces et autres matériels pour l'ensemble des plateformes et des activités nous permettra de faire des économies sans compromettre nos produits.

Pour atteindre nos objectifs de fonds de roulement, nous déployons dans l'ensemble de l'entreprise une initiative d'optimisation de la rotation des stocks afin qu'elle soit conforme aux références du marché. Nous partageons maintenant activement les meilleures pratiques à l'échelle de l'entreprise afin de porter nos processus manufacturiers à des sommets de performance inégalés.

Désendetter notre bilan

La troisième étape de la feuille de route démarrera dès que nous commencerons à bénéficier davantage de notre transformation opérationnelle et de l'utilisation disciplinée de notre capital. À cette étape, nous désendetterons graduellement notre bilan et renforcerons nos paramètres de crédit alors que nous progresserons vers une structure optimisée du capital.

2016 ET AU DELÀ

L'année à venir sera une période de transition, où nous passerons de l'atténuation de nos risques à la reconstruction de notre entreprise et nous positionner pour accroître notre marge. Malgré les défis qui nous attendent, avoir les liquidités nécessaires et une feuille de route claire et précise pour améliorer la performance de chacun de nos secteurs d'activité feront toute la différence.

La baisse des revenus résultant de l'ajustement des cadences de production des avions *Global 5000* et *Global 6000* et l'incidence dilutive de l'accélération de celle des avions *C Series* mettront à court terme notre rentabilité sous pression. Nous nous attendons, toutefois, à de meilleures marges pour Avions d'affaires et à de plus solides résultats en transport sur rail, ce qui devrait réduire notre utilisation de liquidités.

C Series

Les avions *C Series* constituent la toute première gamme d'avions spécialement conçus pour le segment à haut potentiel des avions de 100 à 150 sièges. Ces biréacteurs sont aussi le premier programme d'avions totalement nouveaux de ce segment en plus de 30 ans.

Les performances des avions *C Series* excèdent leurs cibles initiales de distance franchissable, de consommation de carburant, d'émissions et de charge utile. Leurs coûts d'exploitation, plus faibles par vol et par siège-kilomètre, en font une plateforme très attrayante pour les planificateurs de flotte. Le récent retour à la rentabilité de l'industrie du transport aérien et le durcissement des réglementations environnementales accéléreront tous deux le retrait d'avions plus anciens, et ce programme d'avions de prochaine génération en bénéficiera.

Pour assurer le succès du programme, nous articulons nos efforts autour de trois axes. Le premier est de travailler étroitement avec notre prestigieux client de lancement, Swiss International Air Lines, filiale de Deutsche Lufthansa AG, afin de réaliser d'ici la mi-2016 une mise en service de l'avion *CS100* efficace et couronnée de succès.

Le deuxième est de bâtir le carnet de commandes des avions. Nous avons encore progressé sur ce front en février 2016, lorsque nous avons signé une lettre d'intention avec Air Canada pour la vente qui pourrait aller jusqu'à 75 avions *CS300*. Cet engagement phare d'un important transporteur aérien international basé en Amérique du Nord complète les précédentes commandes en Europe et en Asie. Nous avons maintenant des commandes et des engagements portant sur un total de 678 avions *C Series* à l'échelle mondiale.

Le troisième axe de succès est d'améliorer l'efficacité de notre plan d'accélération des cadences de production. Cela signifie tirer parti de notre processus amélioré d'approvisionnement pour réduire nos coûts unitaires.

Cela signifie également réduire aussi rapidement que possible les coûts associés à la production des premiers avions *C Series* pour que le programme génère des flux de trésorerie annuels positifs d'ici 2020.⁽¹⁾

Global 7000 et Global 8000

Nous sommes le leader de l'industrie des avions d'affaires en fonction du nombre de livraisons et de la base établie dans les catégories où nous livrons concurrence. Nous avons le plus solide carnet de commandes et la plus vaste gamme de produits de l'industrie avec des biréacteurs vedettes dans chaque segment.

Tout comme les avions *C Series*, le biréacteur *Global 7000* définit son segment. Il sera une source clé de croissance pour Avions d'affaires au cours des années à venir. Des essais accélérés des composants et des systèmes sont en cours alors que nous approchons du vol inaugural. Un système de production à la fine pointe de la technologie, incluant une chaîne d'assemblage de calibre international, est en place pour assurer une augmentation efficace des cadences de production.

Transport sur rail

Compte tenu de tendances lourdes à l'échelle mondiale comme la croissance démographique, l'urbanisation, les embouteillages urbains et la pollution, le transport collectif est un maillon essentiel des villes de demain. Il procure le mode de transport le plus vert et le plus durable. L'industrie du transport sur rail est aussi l'une des premières à bénéficier de programmes de relance économique.

Bombardier est un leader mondial en transport sur rail avec des solutions de calibre international et de solides relations-clients sur tous ses segments et dans toutes les régions. Le récent investissement de la Caisse de dépôt de placement du Québec en dit long sur la solidité de notre stratégie et de nos activités de transport sur rail.

Pour raffermir notre leadership sur ce marché résilient, nous concentrerons nos efforts sur trois principaux facteurs de croissance de notre succès futur : satisfaire nos clients, remporter des commandes stratégiques et convertir efficacement en revenus rentables notre carnet de commandes de plus de 30 milliards \$ en fin d'année. Simultanément, notre parc de plus de 100 000 véhicules va continuer à nous générer des activités d'après-vente et des renouvellements de commande.

OBJECTIFS

En 2015, nous nous sommes fixés une série d'objectifs à l'échelle de l'entreprise. D'ici 2018, nous visons la

génération de flux de trésorerie disponibles positifs. Notre objectif pour 2020 est de devenir une entreprise générant plus de 25 milliards \$ de revenus, étayés par un solide carnet de commandes et un portefeuille gagnant de produits. Nous visons aussi une marge RAI entre 7 et 8 % et des flux de trésorerie disponibles dépassant 80 % de notre résultat net.⁽¹⁾

LE MOMENT DE RESPECTER NOS ENGAGEMENTS

Chez Bombardier, nous avons tout ce qu'il faut pour avoir du succès.

Cela comprend des fondations solides et une feuille de route claire pour nous améliorer. Nous avons une envergure mondiale, des revenus de quelque 18 milliards \$ en 2015 et quatre formidables secteurs d'activité offrant des produits exceptionnels. Nous sommes présents sur des marchés en croissance, où la demande est forte et alimentée par les dépenses en infrastructure et les tendances mondiales. Nos employés sont hautement compétents et possèdent une vaste expertise. Nous avons de nouveaux programmes et un solide carnet de commandes. Nous sommes un leader du marché du transport sur rail et du marché des avions d'affaires. Nous progressons sur celui des avions commerciaux, et nous avons des capacités de pointe en fabrication d'aérostructures.

Aujourd'hui, être un leader ne suffit pas pour avoir du succès. Cela nécessite aussi susciter l'enthousiasme de nos clients en exécutant, comme promis, nos programmes et nos contrats. Il s'agit de transformer notre exploitation et d'instaurer une culture de haute performance accompagnée d'une solide discipline financière. Il s'agit également d'améliorer notre performance et de générer une valeur durable pour nos actionnaires. C'est ainsi que nous avons l'intention d'assurer la performance financière à moyen terme et le succès à long terme de Bombardier.

(1) Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs et à la mise en garde relative aux énoncés prospectifs de la section Sommaire ainsi qu'à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs et à la mise en garde relative aux énoncés prospectifs de chaque secteur isolable. Se reporter aussi à la troisième de couverture de ce rapport pour les hypothèses liées à ces énoncés prospectifs.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction

BOMBARDIER INC.

RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2015

	PAGE
SOMMAIRE	6
AVIONS D'AFFAIRES	51
AVIONS COMMERCIAUX	72
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	98
TRANSPORT	107
AUTRES	130

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

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion sont regroupées par secteur isolable : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport, reflétant notre structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015. En raison de la nouvelle structure organisationnelle, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice écoulé. Les politiques de transactions intersectorielles mises en œuvre à la suite de l'adoption de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n'ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence sur les écarts d'une période à l'autre.

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

Le rapport financier pour l'exercice 2015 comprend le message aux actionnaires du président et chef de la direction de la Société, le présent rapport de gestion et nos états financiers consolidés.

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

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

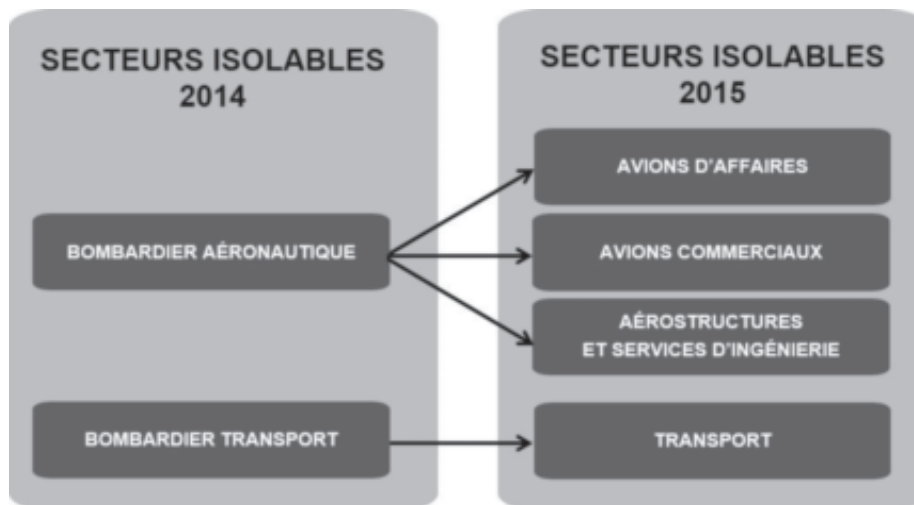
SOMMAIRE

		PAGE
SURVOL DES ACTIVITÉS	Notre nouvelle structure organisationnelle, notre équipe de leadership et un survol de nos activités	7
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats Principaux événements	9
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès de manière consolidée Principales données financières des cinq derniers exercices	13
PRIORITÉS STRATÉGIQUES	Notre feuille de route jusqu'en 2020	14
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Prévisions et mise en garde liée à nos énoncés prospectifs	19
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	Nos résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015	21
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	Explications des variations importantes de nos actifs, passifs et capitaux propres	26
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	Nos flux de trésorerie, nos sources de financement disponibles à court terme, nos exigences en matière de liquidités futures prévues et nos cotes de crédit	27
STRUCTURE DU CAPITAL	Indicateurs globaux que nous utilisons pour évaluer notre structure du capital	35
AVANTAGES DE RETRAITE	Survol de nos régimes d'avantages de retraite, ainsi que des risques connexes, des stratégies d'atténuation des risques et des principales données financières	37
GESTION DES RISQUES	Nos principaux risques de financement et de marché et nos stratégies connexes d'atténuation des risques	42
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	Définition de nos mesures financières non conformes aux PCGR et rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS	47

SURVOL DES ACTIVITÉS

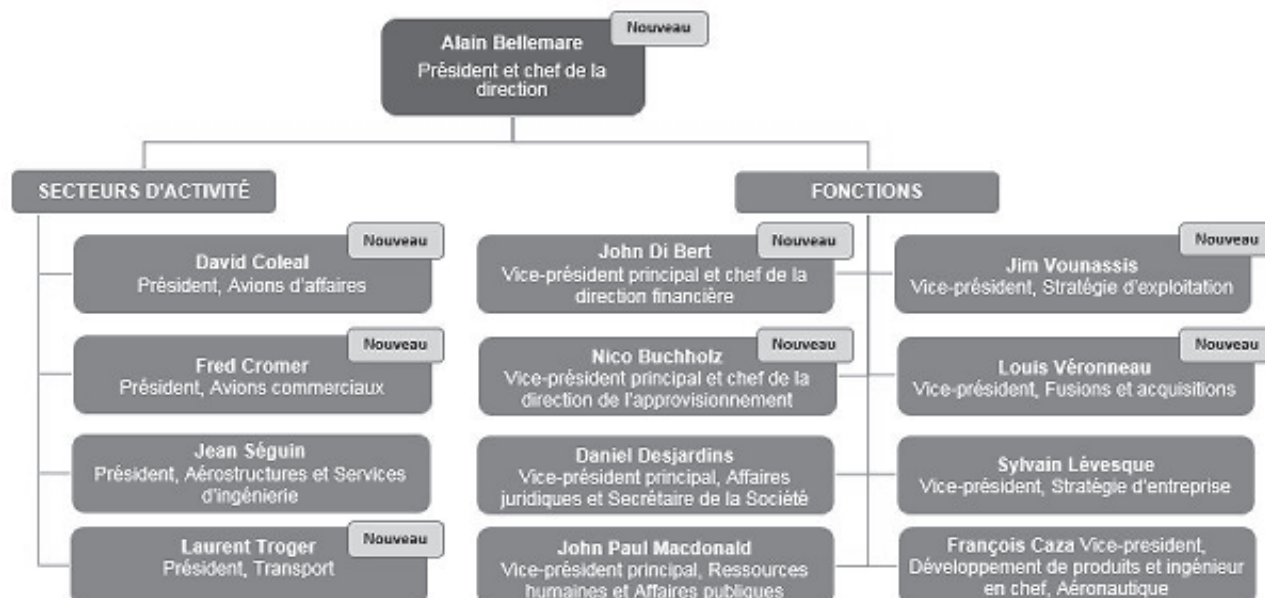
Notre nouvelle structure organisationnelle

À la suite de la réorganisation annoncée en juillet 2014, nous avons adopté une nouvelle structure organisationnelle plus allégée et plus efficace. L'ancien secteur Bombardier Aéronautique a été divisé en trois secteurs : Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie. À l'instar de Transport, ces secteurs relèvent désormais directement du président et chef de la direction, afin d'accroître l'agilité. Les charges du siège social, auparavant allouées à Bombardier Aéronautique et à Bombardier Transport, sont dorénavant présentées séparément, et aussi les éliminations intersectorielles. Cette nouvelle structure est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015. Les résultats comparatifs de 2014 ont été retraités pour refléter ces nouveaux secteurs.



La nouvelle structure organisationnelle nous permet de repérer plus rapidement les obstacles à l'efficacité opérationnelle et de les éliminer et de mieux nous positionner pour répondre rapidement aux besoins changeants des clients, à l'évolution de la dynamique du marché et aux événements mondiaux. Elle offre également plus de transparence à l'échelle des secteurs isolables et permet aux investisseurs d'avoir un meilleur aperçu de la rentabilité par marché.

Notre équipe de leadership⁽¹⁾



⁽¹⁾ Pour de l'information supplémentaire sur notre équipe de leadership, se reporter à notre site Web à bombardier.com

Survol de nos activités

Nous sommes le leader mondial de la fabrication à la fois d'avions et de trains, et exerçons nos activités dans quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport. Nous faisons évoluer la mobilité à l'échelle internationale en offrant des moyens de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables. Notre leadership mondial en solutions de mobilité résulte de notre vaste éventail de produits, de services et, surtout, de nos employés.

AVIONS D'AFFAIRES		AVIONS COMMERCIAUX	
Un leader mondial de la conception et de la fabrication de trois gammes de biréacteurs d'affaires (<i>Learjet</i> , <i>Challenger</i> et <i>Global</i>) dans les catégories des avions légers à grands et des services après-vente pour ces avions.		Conçoit et fabrique un large portefeuille d'avions commerciaux dans les segments d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les avions <i>Q400</i> et les gammes d'avions <i>CRJ</i> et <i>C Series</i> et offre des services après-vente pour ces avions.	
Revenus	7,0 milliards \$	Revenus	2,4 milliards \$
RAII	(1,3) milliard \$	RAII	(4,0) milliards \$
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	308 millions \$	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(170) millions \$
Carnet de commandes	17,2 milliards \$	Carnet de commandes	11,5 milliards \$
Nombre d'employés ⁽²⁾	10 400	Nombre d'employés ⁽²⁾	5 050

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE		TRANSPORT	
Conçoit et fabrique des composants importants de structures d'avions et offre des services après-vente de réparations et de remises à neuf de composants ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.		Un leader mondial du secteur des technologies ferroviaires, offre le plus vaste portefeuille de l'industrie ferroviaire et livre des services et produits novateurs qui établissent de nouveaux standards en matière de mobilité durable.	
Revenus	1,8 milliard \$	Revenus	8,3 milliards \$
RAII	105 millions \$	RAII	465 millions \$
Carnet de commandes externes	80 millions \$	Carnet de commandes	30,4 milliards \$
Nombre d'employés ⁽²⁾	12 100	Nombre d'employés ⁽²⁾	39 400

Chaque jour, de par le monde, nos 70 900⁽²⁾⁽³⁾ employés dévoués travaillent avec diligence pour nous permettre de mériter notre leadership mondial en aéronautique et en transport sur rail. À la date de ce rapport, nous comptons 75 sites de production et d'ingénierie répartis dans 28 pays, et un réseau mondial de centres de service.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Au 31 décembre 2015, y compris les employés contractuels et les employés inactifs. Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. Ces chiffres ne reflètent pas les modifications prévues.

⁽³⁾ 3950 employés d'ingénierie en développement de produits et du siège social et d'autres employés ne sont pas alloués à un secteur isolable.

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

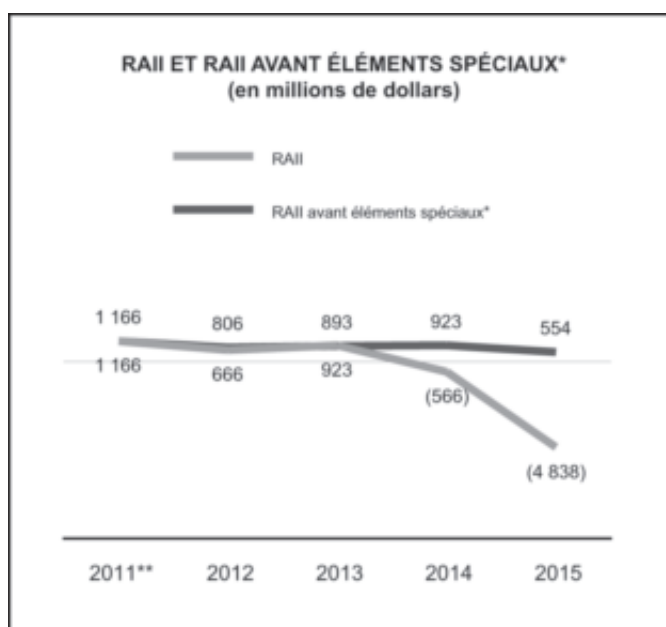
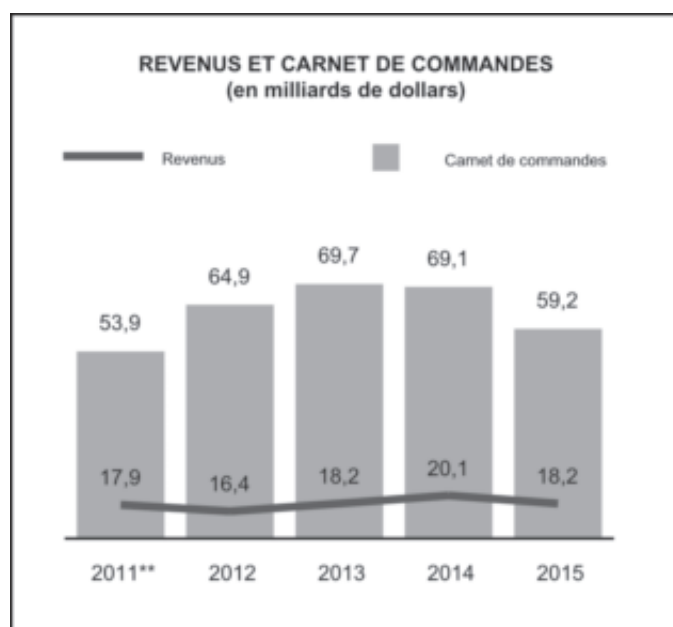
Nous nous sommes assurés d'avoir les liquidités nécessaires, avons atténué le risque lié à nos principaux programmes, avons renforcé notre équipe et élaboré une feuille de route de transformation pour livrer une performance opérationnelle supérieure

REVENUS	RÉSULTAT NET AJUSTÉ ⁽¹⁾	RPA AJUSTÉ ⁽¹⁾	FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES ⁽¹⁾	CARNET DE COMMANDES
18,2 milliards \$	326 millions \$	0,14 \$	(1,8) milliard \$	59,2 milliards \$

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2015	2014	Écart
Revenus	18 172 \$	20 111 \$	(10) %
RAII	(4 838) \$	(566) \$	ins
Marge RAI	(26,6) %	(2,8) %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	554 \$	923 \$	(40) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	3,0 %	4,6 %	(160) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	992 \$	1 340 \$	(26) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,5 %	6,7 %	(120) pdb
Résultat net	(5 340) \$	(1 246) \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(2,58) \$	(0,74) \$	ins
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	326 \$	648 \$	(50) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,14 \$	0,35 \$	(60) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 862 \$	1 964 \$	(5) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 842) \$	(1 117) \$	(65) %
Aux 31 décembre	2015	2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	59,2 \$	69,1 \$	(14) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	4 014 \$	3 846 \$	4 %

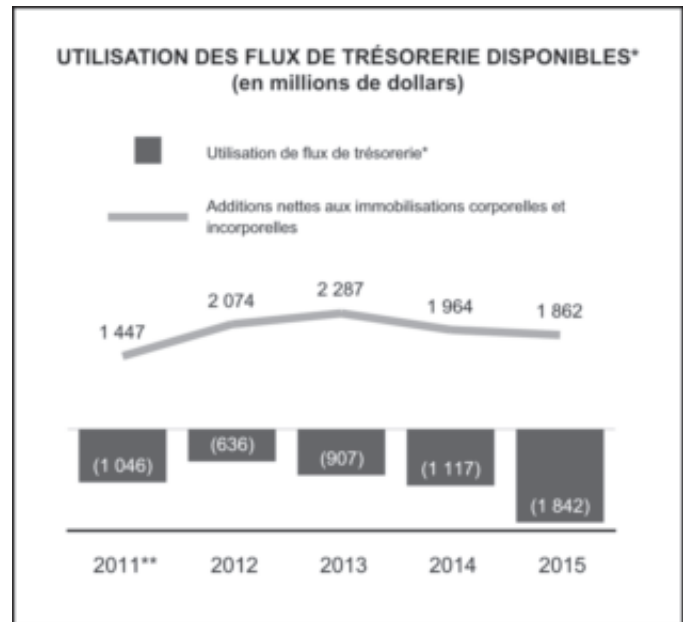
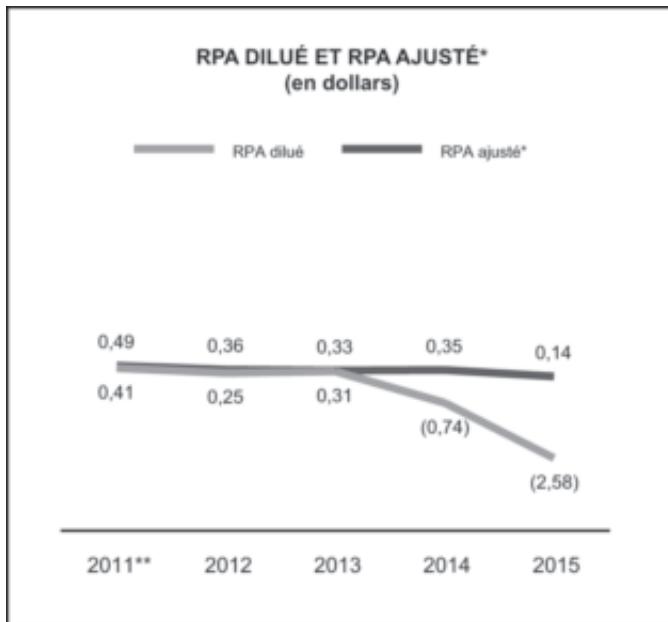
⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et Sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

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



* Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cette mesure et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2015 et 2014.

** L'exercice 2011 comprenait 11 mois de résultats de Bombardier Aéronautique et 12 mois de résultats de Transport.



* 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 en 2015 et 2014.

** L'exercice 2011 comprenait 11 mois de résultats de Bombardier Aéronautique et 12 mois de résultats de Transport.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

- Après la fin de l'exercice, nous avons signé une lettre d'intention avec Air Canada visant 45 avions CS300, assortie d'options pour 30 avions CS300 supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions CS100. À l'exécution d'une entente d'achat ferme, Air Canada deviendra le premier transporteur de grandes lignes à réseau international de la gamme d'avions C Series en Amérique du Nord. Cette lettre d'intention complète nos commandes d'avions C Series existantes tant en Europe qu'en Asie. Les livraisons d'avions à Air Canada devraient commencer en 2019. Selon le prix affiché de l'avion CS300, une commande ferme serait évaluée à environ 3,8 milliards \$. Le carnet de commandes au 31 décembre 2015 ne tenait pas compte de cette lettre d'intention.
- **Nous nous sommes assurés d'obtenir des liquidités pro forma de 6,5 milliards \$⁽¹⁾ grâce à diverses initiatives :**
 - En novembre 2015, nous avons conclu une entente définitive avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) visant un investissement en actions convertibles de 1,5 milliard \$ dans la société de portefeuille nouvellement créée de Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco). Les actions de la Caisse sont convertibles en 30 % des actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance. BT Holdco continuera d'être contrôlé par Bombardier Inc. et ses résultats continueront d'être présentés dans nos résultats consolidés. L'investissement a été conclu le 11 février 2016.
 - En octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme d'avions C Series, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. Cette société en commandite nouvellement constituée poursuivra les activités liées à notre programme d'avions C Series et sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. La conclusion des ententes définitives et le décaissement de l'investissement devraient avoir lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture. La participation du gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable, à notre gré, dans certaines circonstances.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour le rapprochement des liquidités pro forma.

- En mars 2015, nous avons émis des billets de premier rang non garantis d'un montant total de 2,25 milliards \$, échéant en septembre 2018 et en mars 2025. Le produit net a servi à financer le remboursement d'un montant de 750 millions \$ de la dette existante échéant en 2016 et pour les besoins généraux de la Société.
- Au cours du premier trimestre de 2015, nous avons réalisé un placement public de capitaux propres de 1,1 milliard \$ CAN (868 millions \$). Le produit net a été utilisé pour enrichir notre fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Société.
- **Nous avons atténué le risque lié à nos programmes d'avions :**
 - Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* et des discussions avec le gouvernement du Québec, qui ont donné lieu au protocole d'entente précité, Avions commerciaux a comptabilisé une charge de 3,2 milliards \$ dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation de l'outillage des programmes aéronautiques. Nous continuons à croire que le programme d'avions *C Series* répond aux besoins particuliers du marché et qu'il possède un potentiel de marché à long terme.
 - Le 17 décembre 2015, l'avion *CS100* a obtenu la certification de type de Transports Canada, ce qui ouvre la voie à sa livraison et à sa MES auprès de son premier exploitant, Swiss International Air Lines, prévues au deuxième trimestre de 2016.
 - Le 28 octobre 2015, en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché, nous avons mis fin au programme d'avion *Learjet 85*. Par conséquent, Avions d'affaires a comptabilisé une charge de 1,2 milliard \$ dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation des coûts de développement restants du programme d'avion *Learjet 85*. Nous maintenons notre engagement à l'égard de la gamme d'avion *Learjet*.
 - Selon nos constatations tirées de notre examen approfondi, achevé au deuxième trimestre de 2015, visant à valider tous les aspects du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, le calendrier initial du programme d'avions *Global 7000* accuserait un retard. La MES de l'avion est maintenant prévue pour le deuxième semestre de 2018.
 - Le 14 mai 2015, à la suite de l'incidence de la situation économique actuelle et des enjeux géopolitiques visant certains marchés sur le volume de nouvelles commandes dans l'ensemble de l'industrie, Avions d'affaires a annoncé une réduction de la cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*.
- **Nous avons renforcé notre équipe de leadership :**
 - Plusieurs vétérans fort respectés de l'industrie se sont joints à notre équipe de hauts dirigeants, sous la direction de notre nouveau président et chef de la direction, Alain Bellemare.
- **Nous avons mis en œuvre nos initiatives de transformation dans le cadre de notre feuille de route jusqu'en 2020 :**
 - En novembre 2015, nous avons lancé notre feuille de route jusqu'en 2020, qui trace clairement la voie vers le retour de notre entreprise à une croissance des résultats durable et rentable et à la génération de flux de trésorerie. Nous nous appuyons sur quatre leviers pour obtenir des résultats : la croissance des revenus, la transformation opérationnelle, l'amélioration du modèle d'affaires et la stratégie de portefeuille.
 - Nous poursuivons la restructuration et l'amélioration du modèle d'affaires d'Avions d'affaires pour améliorer sa rentabilité à long terme. Après la fin de l'exercice, le 13 janvier 2016, nous avons annoncé que nous avons complété un certain nombre d'initiatives pour accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché, dont la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers, ainsi que la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions, qui ont entraîné l'annulation, au quatrième trimestre de l'exercice 2015, de 24 commandes fermes d'une valeur de près de 1,75 milliard \$ aux prix affichés de 2015, et l'annulation de 30 commandes optionnelles additionnelles. En raison principalement de ces initiatives, au quatrième trimestre de 2015, Avions d'affaires a comptabilisé une charge de 327 millions \$ dans les éléments spéciaux.
 - Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. La Société prévoit réduire ses effectifs d'environ 7000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017, tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs sera compensée en partie par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Ces ajustements permettront à notre entreprise de réorganiser ses effectifs pour

répondre aux besoins d'affaires actuels et d'accroître notre compétitivité. Les réductions des effectifs visent environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable. Des charges de restructuration représentant essentiellement des indemnités de départ d'environ 250 millions \$ à 300 millions \$ seront comptabilisées à titre d'éléments spéciaux principalement en 2016.

- Après la fin de l'exercice, nous avons annoncé un plan visant à présenter une proposition aux actionnaires de la Société aux fins du regroupement (également connu sous le nom de « fractionnement inversé d'actions ») des actions classe A (droits de vote multiples) (actions classe A), émises et non émises, et des actions classe B (droits de vote limités) (actions classe B droits de vote limités), émises et non émises, à la date de l'assemblée annuelle extraordinaire prévue au printemps de 2016 (le regroupement des actions). Le ratio de regroupement sera déterminé par le conseil d'administration au sein d'une fourchette de ratios, sous réserve de l'approbation des actionnaires, et ce ratio devrait donner lieu, à cette date, à un cours de l'action initial postregroupement qui se situera entre 10 \$ CAN et 20 \$ CAN par action classe A ou par action classe B à droits de vote limités. En présumant l'obtention de l'approbation des actionnaires et de la Bourse de Toronto, le regroupement d'actions, le cas échéant, sera réalisé à la date jugée appropriée par le conseil d'administration.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

Sommaire des cinq derniers exercices

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates	2015	2014	2013	2012	2011 ⁽³⁾
Rentabilité					
Revenus	18 172 \$	20 111 \$	18 151 \$	16 414 \$	17 904 \$
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	59,2 \$	69,1 \$	69,7 \$	64,9 \$	53,9 \$
RAII	(4 838) \$	(566) \$	923 \$	666 \$	1 166 \$
Marge RAII	(26,6) %	(2,8) %	5,1 %	4,1 %	6,5 %
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽⁴⁾	554 \$	923 \$	893 \$	806 \$	1 166 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽⁴⁾	3,0 %	4,6 %	4,9 %	4,9 %	6,5 %
Taux d'imposition effectif	(3,0) %	(68,4) %	25,8 %	12,3 %	13,9 %
Résultat net	(5 340) \$	(1 246) \$	572 \$	470 \$	737 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	326 \$	648 \$	608 \$	671 \$	887 \$
RPA dilué (en dollars)	(2,58) \$	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,14 \$	0,35 \$	0,33 \$	0,36 \$	0,49 \$
Liquidités					
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 842) \$	(1 117) \$	(907) \$	(636) \$	(1 046) \$
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	4 014 \$	3 846 \$	4 837 \$	3 967 \$	3 642 \$
Structure du capital					
Ratio de couverture des intérêts ⁽⁵⁾	1,5	3,1	2,8	3,2	4,5
Ratio du levier financier ⁽⁵⁾	7,3	4,7	5,4	4,2	3,3
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années)	6,3	6,4	6,4	7,4	8,0

⁽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 en 2015 et en 2014.

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

⁽³⁾ L'exercice 2011 comprenait 11 mois de résultats de Bombardier Aéronautique et 12 mois de résultats de Transport.

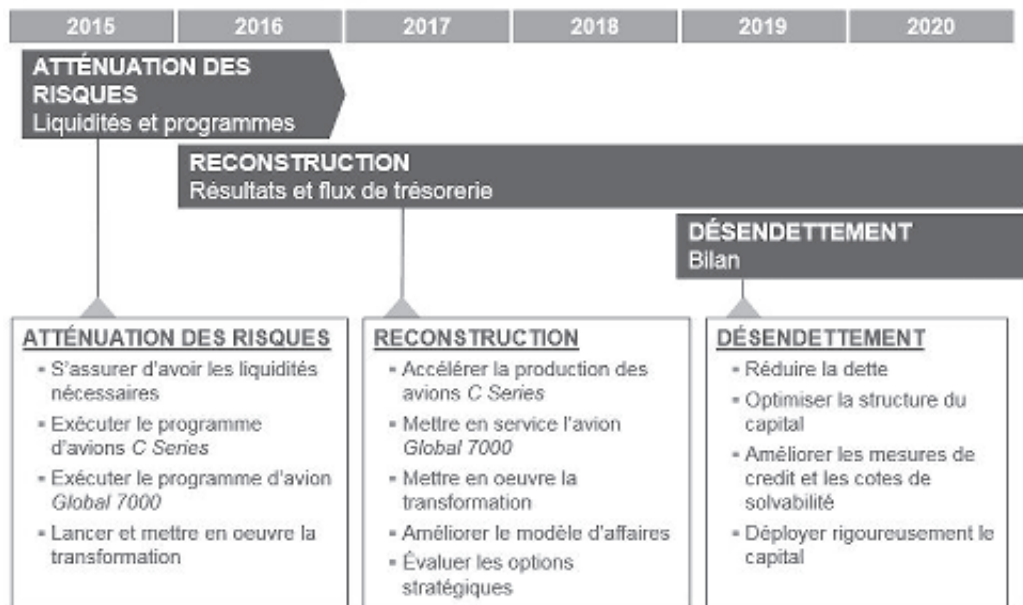
⁽⁴⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux comptabilisés en 2015 et 2014. En 2013, les éléments spéciaux avaient trait à un gain de 43 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital dont un montant de 12 millions \$ a été comptabilisé dans les revenus de financement, à une dépréciation des stocks de 24 millions \$ et à un gain de 23 millions \$ sur la cession d'activités. En 2012, les éléments spéciaux avaient trait à des charges de restructuration de Transport de 119 millions \$, à un gain de 40 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital dont un montant de 17 millions \$ a été comptabilisé dans les revenus de financement, à une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U. et à une perte de couverture de change de 25 millions \$.

⁽⁵⁾ Se reporter aux sections Structure du capital et Mesures financières non conformes aux PCGR pour le calcul de ces ratios.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Feuille de route jusqu'en 2020

En 2015, des changements considérables ont eu lieu chez Bombardier. Nous avons réalisé un examen complet de notre entreprise, avons adopté des mesures décisives sur plusieurs fronts et avons élaboré un plan clair pour le retour à une croissance des résultats durable et rentable et à la génération de flux de trésorerie. Notre feuille de route jusqu'en 2020 repose sur trois phases interreliées : l'atténuation du risque, la reconstruction et le désendettement.



Atténuation du risque : Ouvrir la voie à une performance opérationnelle et financière améliorée et durable

En 2015, nous nous sommes concentrés sur l'atténuation du risque auquel notre Société est exposée.

Nous nous sommes assurés d'obtenir des liquidités pro forma de 6,5 milliards \$,⁽¹⁾ qui sont suffisantes pour la mise en œuvre de notre plan. Au cours du dernier trimestre de 2015, nous avons attiré d'importants investissements stratégiques dans nos activités principales. En octobre 2015, nous avons annoncé que le gouvernement du Québec fera un placement en titres de capitaux propres de 1,0 milliard \$ pour appuyer la mise en marché du programme d'avions C Series révolutionnaire. L'investissement demeure conditionnel à la conclusion d'ententes définitives, à la réception des consentements des tierces parties, à la réorganisation interne précédant la clôture, à la réception des approbations nécessaires des organismes de réglementation et à d'autres conditions préalables habituelles. Nous prévoyons conclure les ententes définitives au deuxième trimestre de 2016. Un mois plus tard, nous avons renforcé davantage nos liquidités pro forma lorsque nous avons conclu une entente définitive avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) visant un investissement de 1,5 milliard \$ en actions convertibles contre une participation de 30 % dans nos activités de transport sur rail. L'investissement a été conclu le 11 février 2016.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour le rapprochement de ces liquidités pro forma.

Nous avons également réalisé d'importants progrès sur le plan de l'atténuation du risque lié à nos principaux programmes. En décembre 2015, l'avion *CS100* a obtenu la certification de type de Transports Canada, prévoyant sa MES auprès du client de lancement, Swiss International Air Lines, au deuxième trimestre de 2016. Nous avons rajusté la cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*, à titre de mesure proactive pour mieux aligner l'offre et la demande de cette importante franchise. Nous avons revu le calendrier du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* en développement pour nous assurer qu'aucun compromis n'est fait en termes de performance et de confort pour ce programme d'avions qui définit les normes de sa catégorie. En octobre 2015, nous avons mis fin au programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché.

L'année à venir devant en être une de transition pour Bombardier, il y a encore beaucoup à faire. Nous faisons face à des difficultés sur le plan des revenus et des résultats attribuables à la réduction des cadences de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*, et au RAI négatif d'Avions commerciaux, qui résulte principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions *C Series*. Nos priorités sont claires :

- réaliser la MES et accélérer la production du programme d'avions *C Series*;
- mettre en œuvre le programme de développement des avions *Global 7000* et *Global 8000*; et
- accélérer la mise en place de nos initiatives de transformation et en récolter les fruits.

Reconstruction : tracer clairement la voie vers la croissance rentable des résultats et la génération de liquidités

L'objectif premier de notre phase de reconstruction est de réaliser une performance financière supérieure. En tirant parti de notre position de leadership du marché, de notre équipe de leadership renforcée et de notre culture axée sur la performance, nous nous appuyons sur quatre leviers pour obtenir des résultats : la croissance rentable des revenus, la transformation opérationnelle, l'amélioration des modèles d'affaires et la stratégie de portefeuille.



Croissance rentable des revenus

Nous continuons d'investir considérablement dans des produits et des solutions de pointe qui accroîtront notre compétitivité dans les industries de l'aéronautique et du transport sur rail et dans un nombre croissant de marchés.

Tous les secteurs ont des carnets de commandes solides, un indicateur clé des revenus futurs et un vote de confiance à l'égard de notre stratégie de produits. Au 31 décembre 2015, notre carnet de commandes consolidé s'établissait à 59,2 milliards \$.

La conversion de notre solide carnet de commandes en revenus, fruit de nos investissements passés et actuels, est le principal moteur de la croissance future de nos revenus. Par conséquent, nous avons accordé la priorité à la MES et à l'accélération de la production des programmes aéronautiques en développement critiques, notamment les programmes d'avions *C Series* et *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que Transport qui exécute les contrats existants et obtient de nouvelles commandes grâce à notre solide pipeline de soumissions. Cette croissance des revenus est toutefois contrebalancée en partie par les défis que nous devons relever en 2016 en raison de la réduction de la cadence de production de nos avions d'affaires *Global 5000* et *Global 6000*.

Compte tenu de l'importance et de la croissance de notre flotte installée d'avions et de véhicules et de systèmes de transport sur rail, les services après-vente constituent une occasion significative en termes de satisfaction et d'engagement de la clientèle, de fidélité à long terme et de croissance des revenus.

Transformation opérationnelle

Des modifications importantes sont apportées à l'échelle de l'entreprise à mesure que nous progressons sur la voie de l'amélioration opérationnelle. Nos objectifs financiers sont clairs : améliorer la rentabilité et convertir les résultats en flux de trésorerie. Fondamentalement, nous faisons la promotion d'une culture de haute performance, et nos équipes intersectorielles mettent en œuvre des processus rigoureux qui changent les attitudes et transforment les comportements.

Processus de transformation

En 2015, nous avons créé la fonction Stratégie d'exploitation, dirigée par le vice-président, Stratégie d'exploitation, qui sera responsable de notre transformation opérationnelle. Son mandat consiste à collaborer avec les secteurs d'activité pour repérer les possibilités, établir des objectifs, coordonner les équipes intersectorielles et surveiller et faire le suivi des progrès réalisés pour s'assurer que chaque équipe rend des comptes à l'égard de chaque initiative mise en place à l'échelle de l'entreprise.

En 2015, une analyse indépendante rigoureuse a été réalisée pour déterminer les améliorations possibles à apporter à chaque secteur de l'entreprise. Nous avons quantifié des possibilités d'amélioration réalisables et précises qui forment l'assise de nos objectifs d'amélioration du RAIL et du fonds de roulement, qui ont été communiqués aux échelons inférieurs à chaque secteur d'activité. Puis, nous avons encouragé les chefs de chaque service et de chaque secteur d'activité à travailler ensemble pour élaborer des plans ascendants et en désigner les responsables dans le but d'atteindre et, dans certains cas, de dépasser ces objectifs. Enfin, nous avons commencé à prioriser ces plans et à les mettre en œuvre grâce à un modèle de gouvernance en cascade.

Alors que chaque secteur d'activité, en collaboration avec le bureau de Stratégie d'exploitation, a repéré et quantifié des possibilités précises, la transformation en est à la phase de mise en œuvre. Chaque secteur d'activité est ultimement responsable de la mise en œuvre de ses initiatives respectives. Un processus rigoureux est initialement suivi pour élaborer le projet, et des directeurs de projet du secteur d'activité sont nommés et les différents volets du projet sont établis. Si des initiatives s'appliquent à plusieurs secteurs d'activité, nous établissons des volets intersectoriels pour réaliser des économies d'échelle.

Priorités transformationnelles

Nous travaillons avec nos fournisseurs pour réduire le coût des produits et mettons en œuvre des contrôles plus stricts à l'égard de notre fonds de roulement par une meilleure synchronisation de notre chaîne d'approvisionnement. Nous utilisons également nos liquidités de manière plus efficace, notamment en ce qui a trait aux matières consommables, aux dépenses discrétionnaires et aux investissements. Nous avons créé des volets précis visant à optimiser notre empreinte, et nous faisons la promotion de la performance, au moyen d'initiatives centrées sur l'efficacité des effectifs, notamment la courbe d'apprentissage du programme d'avions *C Series*.

Coûts directs

Nous tirons parti de notre taille auprès des fournisseurs. À titre de troisième avionneur civil en importance et de l'un des premiers fabricants mondiaux d'équipement pour le rail, nos coûts directs en 2015 ont été supérieurs à 13 milliards \$. Nous reconnaissons qu'il existe une possibilité de consolider nos dépenses et de négocier avec nos fournisseurs d'une seule voix, celle de Bombardier.

Notre secteur d'activité Transport se concentre sur la création de plateformes de produits clés, qui nous permettront de réaliser d'autres économies d'échelle grâce à notre base d'approvisionnement, sans compromettre la qualité de nos produits.

Nous tirons parti de notre présence mondiale pour mettre en place d'importants centres d'excellence qui ont des mandats clairs en matière de coûts et de performance, pour assurer que nous offrons la meilleure valeur à nos clients.

Coûts indirects

En 2015, nous avons centralisé notre fonction d'approvisionnement, regroupant pour la première fois l'ensemble des fonctions d'achat de tous nos secteurs d'activité. Ce faisant, nous avons constaté que les dépenses en biens et services non liés aux produits se chevauchaient considérablement et repéré des possibilités de tirer pleinement parti de notre pouvoir d'achat. Nous avons également mis sur pied le projet Services partagés mondiaux, qui vise à nous aider à accomplir nos tâches d'administration plus efficacement en transférant les tâches courantes aux centres de services partagés à moindre coût partout dans le monde.

Fonds de roulement

Une analyse comparative approfondie a révélé clairement une possibilité d'amélioration de nos pratiques de gestion des stocks et est à l'origine de notre initiative d'optimisation de la rotation des stocks à l'échelle de l'entreprise. Comme nos stocks bruts s'établissaient à plus de 12 milliards \$ à la fin de 2015, ce volet représente une autre possibilité à priorité et à incidence élevées. Nous communiquons activement les meilleures pratiques à l'échelle de l'entreprise pour que nos processus de fabrication atteignent un tout nouveau niveau de performance.

Amélioration des modèles d'affaires

Nous avons commencé à apporter des modifications à certains modèles d'affaires, dans la foulée de l'amélioration de la rentabilité à long terme. Outre les exemples ci-après, nous avons repéré des possibilités, et continuerons de le faire, au fil de notre transformation et de réponse à l'évolution de la conjoncture de marché.

Avions d'affaires prend des mesures pour tirer parti des possibilités du marché mondial. En janvier 2016, nous avons annoncé les réformes de notre démarche stratégique en matière de ventes au moyen de la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions et de l'accroissement du nombre de canaux de vente directe sur le marché. Plus précisément, Avions d'affaires a résilié ses ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers avec TAG Aeronautics, afin que notre équipe des ventes assume les activités de vente et rencontre directement les clients existants et potentiels au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. De plus, la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions a entraîné l'annulation de 24 commandes fermes au quatrième trimestre de 2015, des positions que nous prévoyons vendre moyennant une marge plus élevée.

Chez Transport, la transformation de la structure organisationnelle met l'accent sur la standardisation des produits et des processus, dans le cadre des efforts soutenus pour résoudre les difficultés d'exécution auxquelles il a fait face dans les dernières années dans le cadre de certains contrats importants de matériel roulant. Afin de mieux se positionner à l'avenir, Transport accroît les investissements dans un environnement de TI harmonisé et les activités de R et D pour le développement de plateformes standardisées de véhicules et de sous-systèmes. La nouvelle structure accorde davantage d'importance à la gestion de projets, réduit les échelons hiérarchiques et les coûts indirects et met en place des processus plus efficaces pour accélérer la prise de décision. De plus, la proportion plus élevée de contrats de services dans le carnet de commandes atténue le risque lié au portefeuille et, combinée aux initiatives soutenues de réduction des coûts, permettra d'accroître les marges.

Stratégie de portefeuille

Nous aurons recours à une approche rigoureuse de déploiement du capital et continuerons d'évaluer les options stratégiques qui s'offrent à nous.

Au cours des dernières années, nous avons investi considérablement dans d'importants programmes en développement, notamment les programmes d'avions *C Series* et *Global 7000* et *Global 8000* et plusieurs plateformes de transport sur rail. Nous prévoyons que nos dépenses de développement de produits diminueront au cours des prochaines années, pour s'établir à des niveaux plus stables à la fin de notre plan quinquennal actuel, au moment de l'achèvement du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et de l'accélération de sa production. Le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* est notre programme final d'importance en cours de développement. Nous poursuivrons nos investissements rigoureux pour assurer que nos produits demeurent concurrentiels, alors que nous continuons de favoriser *L'évolution de la mobilité*.

Désendettement : Approche rigoureuse et graduelle d'amélioration de notre structure du capital

La troisième et dernière phase de notre transformation consiste à assainir graduellement notre bilan vers la fin de notre plan quinquennal, dans le contexte de l'amélioration de la performance opérationnelle et de la croissance des résultats, de la conversion de nos résultats en liquidités et du déploiement rigoureux de notre capital. L'optimisation de la structure du capital, qui comprend la réduction de la dette et l'amélioration des mesures du crédit, est alignée sur notre objectif fondamental, qui est de créer de la valeur pour les actionnaires.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

		Ce que nous avons dit pour 2015	Ce que nous avons fait en 2015	Ce qui s'en vient pour 2016 ⁽¹⁾
Avions d'affaires	Croissance et livraisons	Environ 210 livraisons.	199 livraisons.	Revenus supérieurs à 5,0 milliards \$. Environ 150 livraisons.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAIL à l'intérieur d'une fourchette de 5 % à 6 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 4,4 %.	Marge RAIL d'environ 6 %.
Avions commerciaux	Croissance et livraisons	Environ 80 livraisons.	76 livraisons.	Revenus d'environ 3,0 milliards \$. Environ 95 livraisons.
	Rentabilité ⁽²⁾	RAIL négatif d'environ 200 millions \$, y compris l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions C Series. ⁽³⁾	RAIL négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 170 millions \$.	RAIL négatif d'environ 550 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions C Series. ⁽³⁾
Aérostructures et services d'ingénierie	Croissance	Revenus d'environ 1,8 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.	Revenus de 1,8 milliard \$, dont des revenus de 1,3 milliard \$ provenant de contrats intersectoriels.	Les revenus devraient se maintenir à environ 1,8 milliard \$ et provenir principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAIL d'environ 6 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 5,8 %.	Marge RAIL d'environ 7,5 %.
Transport	Croissance	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus de 2015 devraient être plus élevés qu'en 2014, et leur croissance devrait être inférieure à 5 %. Ratio de nouvelles commandes sur revenus ⁽⁴⁾ supérieur à 1,0.	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus ont diminué de 1 %. Ratio de nouvelles commandes sur revenus ⁽⁴⁾ de 1,1.	Revenus d'environ 8,5 milliards \$, selon l'hypothèse que les taux de change resteront stables en 2016 par rapport à 2015.
	Rentabilité ⁽²⁾	Légère amélioration de la marge RAIL par rapport à celle de 2014.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 5,6 %, comparativement à 5,5 % en 2014.	Marge RAIL supérieure à 6 %.
Consolidées	Croissance		Revenus de 18,2 milliards \$.	Revenus à l'intérieur d'une fourchette de 16,5 milliards \$ à 17,5 milliards \$.
	Rentabilité ⁽²⁾		RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 554 millions \$.	RAIL à l'intérieur d'une fourchette de 200 millions \$ à 400 millions \$.
	Liquidités	Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽⁵⁾ de 1,9 milliard \$ à 2,2 milliards \$ en 2015. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'un niveau similaire en 2015 à celui de 2014.	Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽⁵⁾ de 1,8 milliard \$. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de 1,9 milliard \$, légèrement en baisse par rapport à 2,0 milliards \$ en 2014.	Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽⁵⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 1,0 milliard \$ à 1,3 milliard \$.

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

⁽²⁾ Les prévisions portant sur la rentabilité sont fondées sur le RAIL avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés, ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2015.

⁽³⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avions entraînent des coûts plus élevés et leurs prix de vente sont habituellement moins élevés que ceux des unités produites ultérieurement dans le cycle de vie du programme.

⁽⁴⁾ Ratio de nouvelles commandes sur revenus.

⁽⁵⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et à la rubrique Liquidités et sources de financement pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2015.

Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable pour plus de détails sur les prévisions pour 2015. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour plus de détails sur les prévisions sur les liquidités pour 2015.

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; le lancement ainsi que la réalisation d'un placement privé visant une participation minoritaire dans Transport et le produit qui en découle; la réalisation de l'investissement par le gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series* (l'investissement dans le programme *C Series*) et l'emploi du produit qui en sera tiré; l'emploi du produit du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport (l'investissement de la Caisse et, avec l'investissement dans le programme *C Series*, les investissements); l'incidence des investissements sur la gamme des possibilités qui s'offrent à nous, y compris notre participation à une future consolidation dans le secteur; la structure du capital et de gouvernance du secteur Transport après l'investissement de la Caisse, et du secteur Avions commerciaux après l'investissement dans le programme *C Series*; l'incidence et les avantages escomptés des investissements sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de la vente d'une participation sur notre bilan et notre situation financière. La mise en œuvre du regroupement d'actions est assujettie à de nombreuses conditions, y compris, sans s'y limiter, l'approbation de la Bourse de Toronto et celle des actionnaires, et, sous réserve du pouvoir du conseil d'administration, indépendamment de l'approbation du regroupement d'actions par les actionnaires, de déterminer à sa discrétion de ne pas réaliser le regroupement d'actions, sans autre approbation ou action des actionnaires ou préavis donné à ces derniers. Rien ne garantit que le regroupement d'actions sera mis en œuvre comme proposé, s'il l'est, ou que le regroupement d'actions se traduira par le prix de l'action initial postregroupement envisagé pour les actions classe A ou les actions classe B à droits de vote limités.

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

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail, à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence, à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles activités, à la certification et à l'homologation de produits et services, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets, aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier, à notre capacité de mettre en œuvre avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux régimes d'avantages de retraite, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide du financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle, à l'augmentation des prix des produits de base et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres. Certaines hypothèses importantes formulées par la direction pour faire des énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : le fait que la vérification diligente en cours menée par le gouvernement du Québec ne mettra pas au jour des faits ou des circonstances défavorables importants, le respect de toutes les conditions relatives à la réalisation de l'investissement dans le programme *C Series*, y compris l'obtention des approbations de tiers et des organismes de réglementation et d'autres approbations. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion, se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable. Rien ne peut garantir que l'investissement dans le programme *C Series* sera entrepris ou réalisé en totalité ou en partie ou le moment, la taille et le produit d'une telle transaction, qui dépendra de plusieurs facteurs.

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

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	5 017 \$	5 960 \$	18 172 \$	20 111 \$
Coût des ventes	4 616	5 314	16 199	17 534
Marge brute	401	646	1 973	2 577
Charges de vente et d'administration	356	351	1 213	1 358
R et D	119	112	355	347
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(96)	(25)	(149)	(89)
Autres charges	6	52	—	38
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	16	156	554	923
Éléments spéciaux	673	1 357	5 392	1 489
RAII	(657)	(1 201)	(4 838)	(566)
Charges de financement	95	65	418	249
Revenus de financement	(21)	(17)	(70)	(75)
RAI	(731)	(1 249)	(5 186)	(740)
Impôts sur le résultat	(54)	341	154	506
Résultat net	(677) \$	(1 590) \$	(5 340) \$	(1 246) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(679) \$	(1 594) \$	(5 347) \$	(1 260) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2 \$	4 \$	7 \$	14 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,31) \$	(0,92) \$	(2,58) \$	(0,74) \$

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
RAIIA	(238) \$	181 \$	(100) \$	1 117 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	139 \$	272 \$	992 \$	1 340 \$
Résultat net ajusté	9 \$	83 \$	326 \$	648 \$
RPA ajusté	— \$	0,04 \$	0,14 \$	0,35 \$

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014 ⁽¹⁾	2015	2014 ⁽¹⁾
Revenus				
Avions d'affaires	2 086 \$	2 462 \$	6 996 \$	7 200 \$
Avions commerciaux	644	720	2 395	2 740
Aérostructures et Services d'ingénierie	443	522	1 797	1 919
Transport	2 164	2 636	8 281	9 619
Siège social et élimination	(320)	(380)	(1 297)	(1 367)
	5 017 \$	5 960 \$	18 172 \$	20 111 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾				
Avions d'affaires	28 \$	174 \$	308 \$	499 \$
Avions commerciaux	(87)	(140)	(170)	(107)
Aérostructures et Services d'ingénierie	(9)	22	104	97
Transport	123	111	465	526
Siège social et élimination	(39)	(11)	(153)	(92)
	16 \$	156 \$	554 \$	923 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	380 \$	1 357 \$	1 560 \$	1 402 \$
Avions commerciaux	240	—	3 800	16
Aérostructures et Services d'ingénierie	—	—	(1)	14
Transport	—	—	—	57
Siège social et élimination	53	—	33	—
	673 \$	1 357 \$	5 392 \$	1 489 \$
RAII				
Avions d'affaires	(352) \$	(1 183) \$	(1 252) \$	(903) \$
Avions commerciaux	(327)	(140)	(3 970)	(123)
Aérostructures et Services d'ingénierie	(9)	22	105	83
Transport	123	111	465	469
Siège social et élimination	(92)	(11)	(186)	(92)
	(657) \$	(1 201) \$	(4 838) \$	(566) \$

⁽¹⁾ Les résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice écoulé. Voir Reclassement au début des sections de chaque secteur isolable pour plus de détails.

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

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2015	2014	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avions <i>C Series</i>	1	— \$	— \$	3 235 \$	— \$
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avion <i>Learjet 85</i>	2	—	1 357	1 163	1 357
Modifications des estimations et de la juste valeur	3	—	—	353	—
Charge de dépréciation – programme d'avions <i>CRJ1000</i>	4	243	—	243	—
Radiation des frais différés	5	194	—	194	—
Résiliation des ententes de représentation commerciale et de distribution	6	133	—	133	—
Charge de dépréciation – gamme d'avion <i>Learjet</i>	7	53	—	53	—
Litige fiscal	8	50	—	50	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	9	—	—	22	43
Charges de restructuration	10	—	—	9	142
Gain sur résolution d'un litige	11	—	—	—	(18)
Incidences fiscales des éléments spéciaux	12	—	284	106	273
		673 \$	1 641 \$	5 561 \$	1 797 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAI		673 \$	1 357 \$	5 392 \$	1 489 \$
Charges de financement – perte sur instruments financiers	3	—	—	41	—
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	9	—	—	22	43
Revenus de financement – intérêts relatifs à la résolution d'un litige	11	—	—	—	(8)
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	12	—	284	106	273
		673 \$	1 641 \$	5 561 \$	1 797 \$

1. Représente une charge de dépréciation de 3,1 milliards \$ liée à l'outillage du programme aéronautique et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 165 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. L'élément spécial comprend un crédit de 14 millions \$ porté au poste Siège social et élimination.
2. Pour 2015, représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ (y compris un crédit de 6 millions \$ porté au poste Siège social et élimination) et des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché.
Pour 2014, représente une perte liée à la pause du programme d'avion *Learjet 85* annoncée en janvier 2015, constituée principalement d'une charge de dépréciation de 1,3 milliard \$ liée à l'outillage du programme aéronautique connexe.
3. A trait à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de la garantie se prévaudra de la garantie de valeur résiduelle, compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et à une perte sur certains instruments financiers en raison de modifications apportées à la juste valeur estimative.

4. Représente une charge de dépréciation de 243 millions \$ sur la partie résiduelle des coûts de développement du programme d'avions *CRJ1000*. La dépréciation est attribuable à l'absence de nouvelles commandes récentes et à la faiblesse du carnet de commandes fermes pour l'avion *CRJ1000*, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux É.-U., qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U. L'élément spécial comprend une charge de 3 millions \$ portée au poste Siège social et élimination.
5. Découlant surtout de la restructuration des ententes commerciales liées à la vente d'avions.
6. Représente les frais engagés à la résiliation des ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers afin d'accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché.
7. Représente une charge de dépréciation sur la partie résiduelle de l'outillage du programme aéronautique de la gamme *Learjet*, par suite de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers.
8. Représente une provision liée à un litige fiscal.
9. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ en 2015. En 2014, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$).
10. Les charges de restructuration pour 2015 avaient trait à :
 - un montant de 13 millions \$ au titre de la réduction des effectifs d'environ 1000 postes en janvier 2015, principalement à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*;
 - une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent.
 Les charges de restructuration pour 2014 avaient trait à :
 - un montant de 120 millions \$ au titre de la réduction liée à la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014, dont 63 millions \$ avaient trait aux secteurs Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie, et 57 millions \$, au secteur Transport;
 - un montant de 22 millions \$ au titre de la réduction des effectifs d'Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie annoncée en janvier 2014.
11. Représente un gain pour les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont 8 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain.
12. Pour 2015, représente la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport. Pour 2014, représente une dépréciation nette des actifs d'impôt différé par suite de la variation des bénéfices imposables futurs estimatifs par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*. Ces éléments ont une incidence importante sur les taux d'imposition effectifs.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 74 millions \$ et 348 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015, comparativement à 48 millions \$ et 174 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 26 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (29 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- une augmentation des revenus de financement découlant des modifications aux taux d'actualisation des provisions (11 millions \$).

L'augmentation de 174 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (94 millions \$); et
- une perte nette de financement plus élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (61 millions \$) attribuable surtout aux pertes dans les éléments spéciaux de 41 millions \$ découlant des modifications apportées à la juste valeur estimative.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la perte sur remboursement de dette à long terme⁽¹⁾ (21 millions \$).

⁽¹⁾ Le montant pour l'exercice 2015 représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ comptabilisée à titre d'élément spécial. Le montant pour l'exercice 2014 représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$) comptabilisée à titre d'élément spécial.

Impôts sur le résultat

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

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015, le taux d'imposition effectif moins élevé découle surtout de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires en raison surtout de la charge de dépréciation comptabilisée à titre d'élément spécial du programme d'avions *CRJ1000* et de la gamme d'avion *Learjet*, ainsi qu'aux autres éléments spéciaux comptabilisés au quatrième trimestre.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, le taux d'imposition effectif négatif découle de :

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

En partie contrebalancées par :

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

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de (27,3) % et (68,4) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014, les taux d'imposition effectifs négatifs découlaient surtout de :

- la dépréciation des actifs d'impôt différé et la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, en raison surtout de la charge comptabilisée à titre d'élément spécial liée à la pause du programme d'avion *Learjet 85*.

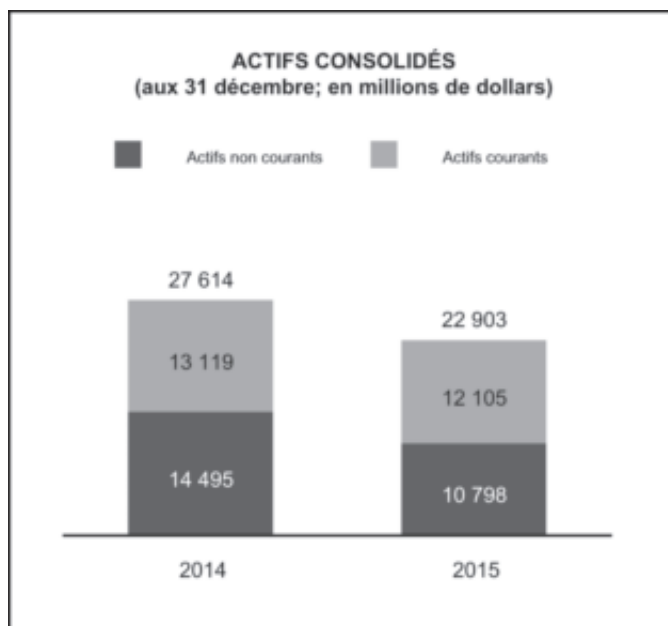
En partie contrebalancée par :

- l'incidence positive de la comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement et de différences permanentes.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 4,7 milliards \$ au cours de l'exercice, compte tenu d'une diminution de 0,7 milliard \$ liée à l'incidence des taux de change. La diminution, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une baisse de 2,8 milliards \$ de l'outillage des programmes aéronautiques attribuable principalement aux charges de dépréciation de 4,3 milliards \$ de certains de nos programmes d'avions, contrebalancée en partie par des additions nettes de 1,6 milliard \$;
- une diminution de 503 millions \$ des autres actifs financiers, principalement les actifs liés aux instruments financiers dérivés, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions et les placements dans des structures de financement;
- une baisse de 422 millions \$ des stocks bruts, notamment les stocks de programmes aéronautiques d'Avions d'affaires et des stocks d'avions d'affaires d'occasion, contrebalancée en partie par l'accroissement des stocks de Transport à la suite de l'accélération de la production avant des livraisons; et
- une augmentation de 396 millions \$ des avances et facturations progressives.

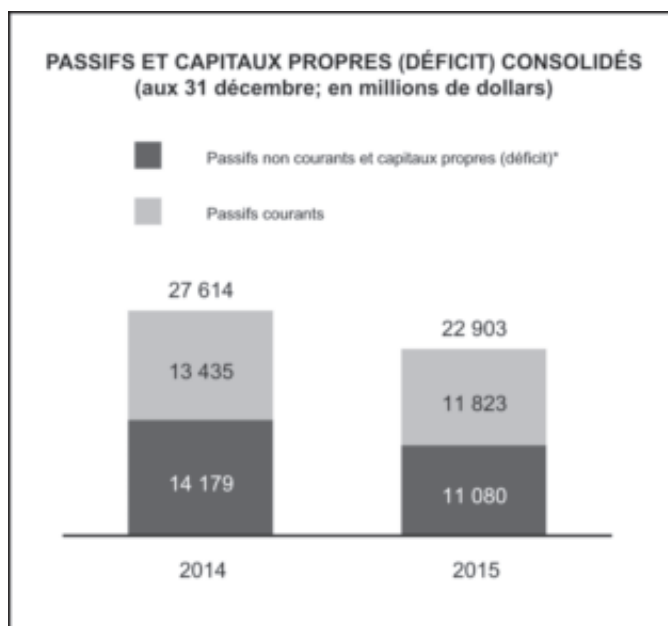


Le total des passifs et des capitaux propres a diminué de 4,7 milliards \$ au cours de l'exercice, compte tenu de l'incidence de 0,7 milliard \$ des taux de change. La diminution, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une diminution des capitaux propres de 4,1 milliards \$, attribuable essentiellement à une perte nette de 5,3 milliards \$, contrebalancée en partie par l'émission d'instruments de capitaux propres de 822 millions \$ et la réévaluation des régimes à prestations définies de 581 millions \$; et
- une diminution de 1,4 milliard \$ des avances sur programmes aéronautiques résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la dette à long terme de 1,4 milliard \$, essentiellement attribuable à l'émission de billets de premier rang de 2,25 milliards \$, en partie contrebalancée par le rachat des billets de premier rang de 750 millions \$.



* Comprend un déficit de 4,1 milliards \$ au 31 décembre 2015 et des capitaux propres de 55 millions \$ au 31 décembre 2014.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Résultat net	(677) \$	(1 590) \$	(5 340) \$	(1 246) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	123	116	438	417
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	296	1 266	4 300	1 266
Impôts sur le résultat différés	(55)	295	63	354
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(96)	(25)	(149)	(89)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	22	43
Autres	—	4	11	(1)
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	18	38	77	101
Variation nette des soldes hors caisse	1 461	981	598	2
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 070	1 085	20	847
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(543)	(495)	(1 862)	(1 964)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	527	590	(1 842)	(1 117)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat reçus (versés)	48	55	(348)	(161)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat reçus ou versés⁽¹⁾	479 \$	535 \$	(1 494) \$	(956) \$

L'utilisation de nos flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 1,8 milliard \$ pour l'exercice a été légèrement meilleure que nos prévisions, en raison surtout de l'amélioration du fonds de roulement de Transport et de la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.

La détérioration de 63 millions \$ des flux de trésorerie disponibles pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie et les éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (189 millions \$) (voir le tableau sur le rapprochement ci-après); et
- la hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (48 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- l'écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (194 millions \$) (voir le rapprochement et l'explication ci-après).

La détérioration de 725 millions \$ liée à l'utilisation de flux de trésorerie disponibles pour l'exercice est principalement attribuable à :

- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie et les éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (530 millions \$) (voir le tableau sur le rapprochement ci-après); et
- l'écart négatif par rapport à l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (273 millions \$) (voir le rapprochement et l'explication ci-après).

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

En partie contrebalancés par :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (102 millions \$) principalement dans le programme d'avion *Learjet 85*.

Rapprochement du résultat net avant éléments sans effet de trésorerie et éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, et du résultat net

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Résultat net	(677) \$	(1 590) \$	(5 340) \$	(1 246) \$
Éléments sans effet de trésorerie	268	1 656	4 685	1 990
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	377	91	1 092	223
Résultat net avant éléments sans effet de trésorerie et éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	(32) \$	157 \$	437 \$	967 \$

Variation nette des soldes hors caisse

Rapprochement de la variation nette des soldes hors caisse avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, et de la variation nette des soldes hors caisse

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Variation nette des soldes hors caisse	1 461 \$	981 \$	598 \$	2 \$
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	377	91	1 092	223
Variation nette des soldes hors caisse avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	1 084 \$	890 \$	(494) \$	(221) \$

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

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015, les entrées de fonds de 1084 millions \$ avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, sont surtout attribuables à :

- une diminution des stocks de Transport par suite des livraisons, contrebalancée en partie par l'accélération de la production;
- la baisse des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- la hausse des autres passifs de Transport, liée principalement aux taxes de vente;
- la diminution des autres actifs financiers, attribuable essentiellement au règlement d'un swap de taux d'intérêt; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres crédateurs.

En partie contrebalancées par :

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

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2014, les entrées de fonds de 890 millions \$ avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, étaient surtout attribuables à :

- la baisse des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, principalement pour les avions d'affaires;
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs de Transport et d'Avions d'affaires;
- la baisse des stocks de produits finis, surtout en raison de la diminution des catégories d'avions d'affaires intermédiaires et légers, et de biturbopropulseurs;
- l'augmentation des autres passifs de Transport découlant principalement de frais courus plus importants relatifs aux contrats à long terme;
- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- la baisse des stocks de Transport après livraison de quelques contrats avant l'accélération de la production; et
- la diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

En partie contrebalancées par :

- la diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, les sorties de fonds de 494 millions \$ avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, sont surtout attribuables à :

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

En partie contrebalancées par :

- la baisse des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- la hausse du passif lié aux avantages de retraite, liée principalement à Transport; et
- la diminution des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, surtout dans les stocks d'avions d'occasion.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, les sorties de fonds de 221 millions \$ avant éléments spéciaux, compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- l'augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport; et
- la diminution des passifs liés aux avantages de retraite de Transport.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs de Transport découlant de l'intensification des activités au cours de l'exercice, en partie contrebalancée par la baisse des fournisseurs et autres créditeurs dans tous les secteurs d'activité aéronautiques, mais surtout dans Avions d'affaires;
- la diminution des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout pour les avions d'affaires et les biréacteurs régionaux;
- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- la hausse des autres passifs financiers de Transport, surtout liée aux instruments financiers dérivés; et
- la diminution des stocks de produits finis, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et des biréacteurs régionaux, compensée en partie par l'accroissement des stocks d'avions d'affaires d'occasion.

Sources de financement disponibles à court terme

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

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Solde au début de la période/de l'exercice	2 344 \$	1 935 \$	2 489 \$	3 397 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	5	2 218	1 820
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽¹⁾	527	590	(1 842)	(1 117)
Remboursements de dette à long terme	(15)	(16)	(831)	(1 334)
Produit net de l'émission d'actions	—	—	822	—
Produit de placements dans des structures de financement	—	—	150	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(36)	(100)	(104)	(169)
Dividendes versés	(5)	(45)	(19)	(182)
Variation nette des placements dans des titres DAV	—	53	(10)	—
Achat d'actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UATI	—	—	(9)	—
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽²⁾	—	—	—	25
Autres	(95)	67	(144)	49
Solde à la fin de la période/de l'exercice	2 720 \$	2 489 \$	2 720 \$	2 489 \$

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

⁽²⁾ Lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant à nos activités Flexjet réalisée en décembre 2013. À l'exercice 2014, nous avons reçu le solde du prix de vente.

Sources de financement disponibles à court terme

	Aux	
	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	2 489 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 294	1 357
Sources de financement disponibles à court terme	4 014 \$	3 846 \$

Liquidités pro forma

Sources de financement disponibles à court terme au 31 décembre 2015	4 014 \$
Produit brut de l'investissement de la Caisse dans nos activités de transport sur rail reçu le 11 février 2016	1 500
Produit brut prévu de l'investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions C Series	1 000
Liquidités pro forma	6 514 \$

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

En février 2015, nous avons annoncé un plan de financement visant à nous doter d'un profil financier souple et robuste par lequel nous pourrions recourir aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser des capitaux propres et des capitaux d'emprunt à long terme. Conformément à ces objectifs, le conseil d'administration a conclu qu'il serait plus judicieux d'utiliser nos flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour renforcer notre structure financière et investir dans nos principaux programmes et activités. C'est pourquoi nous avons suspendu la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions classe B à droits de vote limités.

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

En mars 2015, nous avons émis des billets de premier rang non garantis d'un montant total de 2,25 milliards \$, qui comprenaient un capital d'un montant de 750 millions \$, portant intérêt à un taux de 5,50 % et échéant le 15 septembre 2018, et un capital d'un montant de 1,5 milliard \$, portant intérêt à un taux de 7,50 % et échéant le 15 mars 2025. En avril 2015, une partie du produit tiré des billets de premier rang a été affectée au remboursement des billets de premier rang d'un montant de 750 millions \$, portant intérêt à un taux de 4,25 % et échéant en janvier 2016. Le reste du produit net a été utilisé aux fins générales de l'entreprise.

En mars 2015, nous avons prolongé d'une année les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de Transport de 500 millions € (544 millions \$) et de 750 millions \$⁽²⁾ respectivement jusqu'en mars 2017 et juin 2018.

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

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

En octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme d'avions *C Series*, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec, pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B à droits de vote limités du capital de Bombardier Inc. à un prix d'exercice par action égal à l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN, calculé selon le taux de change en vigueur à la date de la conclusion des ententes définitives. La conclusion des ententes définitives et le décaissement de l'investissement et l'émission des bons



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

de souscription devraient avoir lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture. La durée des bons de souscription sera de cinq ans à compter de la date d'émission. Le produit de l'investissement sera affecté entièrement aux liquidités du programme d'avions C Series. La participation du gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable, à notre gré, dans certaines circonstances. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux pour plus de détails.

En novembre 2015, nous avons conclu une entente définitive avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) visant un investissement de 1,5 milliard \$ en actions convertibles contre une participation de 30 % dans nos activités de transport sur rail. L'investissement a été conclu le 11 février 2016. L'investissement prévoit l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions classe B à droits de vote limités du capital de Bombardier Inc. Les bons de souscription peuvent être exercés au cours d'une période de sept ans à compter de la date de leur émission, à un prix d'exercice par action classe B à droits de vote limités égal à 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN. Les fonds provenant de l'investissement ont été distribués à la Société au premier trimestre de 2016 et seront employés aux fins générales de l'entreprise. Les parties ont convenu que Bombardier devrait afficher une situation de trésorerie consolidée d'au moins 1,25 milliard \$. Si la situation de trésorerie de Bombardier tombe en deçà de ce seuil, son conseil d'administration constituera un comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants acceptés par la Caisse, à qui il incombera de mettre en œuvre un plan d'action pour améliorer la trésorerie. La mise en œuvre du plan, une fois acceptée par la Caisse, sera supervisée par ce même comité. Se reporter à la rubrique Vente d'une participation minoritaire dans la section Transport pour plus de détails.

Facilités de lettres de crédit

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

Au 31 décembre 2015, le montant confirmé en vertu de la facilité de lettres de crédit de Transport, de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ et de la facilité de lettres de crédit de GCB s'établissait à 5,2 milliards \$ (5,4 milliards \$ au 31 décembre 2014). Les lettres de crédit émises en vertu de ces facilités totalisaient 3,6 milliards \$ au 31 décembre 2015 (4,2 milliards \$ au 31 décembre 2014).

En mars 2015, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de Transport de 3,5 milliards € (3,8 milliards \$) et de 600 millions \$,⁽¹⁾ respectivement jusqu'en mai 2018 et juin 2018. En juin 2015, le montant confirmé de 3,5 milliards € (3,8 milliards \$) de Transport a été accru à 3,64 milliards € (4,0 milliards \$). Également, en juin 2015, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée jusqu'en août 2016.

En plus des lettres de crédit en cours susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 1,7 milliard \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2015 (1,7 milliard \$ au 31 décembre 2014).

Nous utilisons aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 2,6 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2015 (2,4 milliards \$ au 31 décembre 2014).

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

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

Clauses financières restrictives

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit de Transport et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ et de nos deux facilités de crédit renouvelables non garanties disponibles aux fins d'emprunt, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres.

La facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport. Le niveau minimum de liquidités requises est passé de 500 millions \$ à 750 millions \$ en raison du plan de financement annoncé au premier trimestre de 2015.

La facilité de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € (4,0 milliards \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (544 millions \$) exigent un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (653 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. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Toute violation de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées aux 31 décembre 2015 et 2014 et au 1^{er} janvier 2014.

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

Facilités de cession-bail au bilan

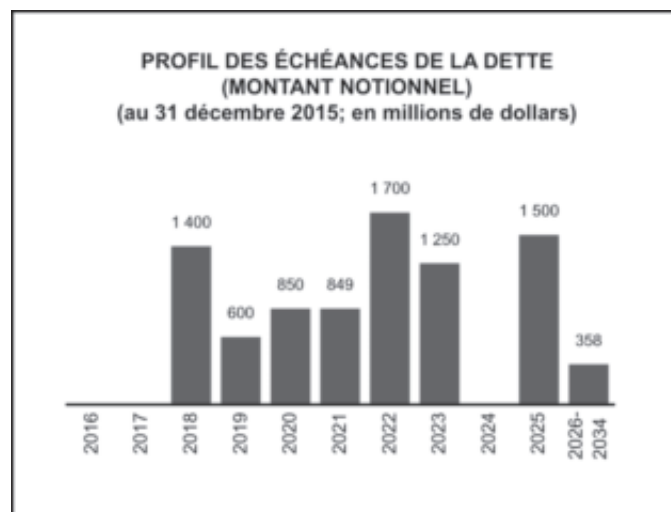
Avions d'affaires conclut des facilités de cession-bail avec des tiers, en vertu desquelles il peut vendre certains avions d'affaires d'occasion et les relouer pour une période d'au plus 24 mois. Nous avons le droit de racheter ces avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Au 31 décembre 2015, nous avons conclu avec des tiers des facilités de cession-bail en vertu desquelles un montant total de 133 millions \$ était en cours (260 millions \$ au 31 décembre 2014).

Besoins futurs de liquidités

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

Nous gérons de façon continue nos passifs en prenant en compte les flux de trésorerie disponibles prévus⁽¹⁾, les remboursements de la dette et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. L'échéance moyenne pondérée de la dette à long terme était de 6,3 ans au 31 décembre 2015. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2018.

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



Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités

	Au 31 décembre 2015				
	Total	Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dette à long terme ⁽¹⁾	8 697 \$	71 \$	1 449 \$	1 497 \$	5 680 \$
Paiements d'intérêt	3 729	561	1 094	856	1 218
Obligations au titre des contrats de location simple	838	146	197	149	346
Obligations d'achat ⁽²⁾	10 466	6 485	3 475	450	56
Fournisseurs et autres créditeurs	4 091	4 042	32	4	13
Autres passifs financiers	1 314	310	121	139	744
Passifs financiers dérivés	717	621	96	—	—
	29 852 \$	12 236 \$	6 464 \$	3 095 \$	8 057 \$

⁽¹⁾ Inclut les remboursements de capital seulement.

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

Le tableau précédent présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau précédent en raison de l'incertitude du montant et du calendrier de paiements découlant de leur nature conditionnelle. En outre, les cotisations requises en trésorerie aux régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau précédent, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. Pour 2016, les cotisations aux régimes de retraite sont estimées à environ 390 millions \$ (se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails). Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

Les investissements du gouvernement du Québec et de la Caisse, ainsi que nos sources de financement disponibles à court terme de 4,0 milliards \$, nous procurent des liquidités pro forma de 6,5 milliards \$, qui sont suffisantes pour mettre en œuvre notre plan. Outre les investissements, nous pouvons recevoir du financement des gouvernements et des contributions des principaux fournisseurs pour certains programmes d'avions, ce qui augmente la souplesse financière, puisque ces parties agissent à titre de partenaires qui partagent les risques. Nous sommes d'avis que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

Solvabilité

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

Au 31 décembre 2015, nos cotes de crédit étaient inférieures de cinq crans aux cotes de crédit de premier ordre.

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre		Cote de Bombardier Inc.	
		16 février 2016		31 décembre 2014
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B		BB-
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B2		Ba3
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B		BB-

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

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

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

Nous tirons avantage des conditions favorables des marchés financiers lorsqu'elles se concrétisent pour prolonger l'échéance de la dette, réduire le coût du financement et accroître la diversité des sources de financement. L'émission de billets de premier rang non garantis de 2,25 milliards \$ en mars 2015 a eu une incidence défavorable sur nos indicateurs globaux, mais le recours accru à l'effet de levier est justifié par l'ajout de liquidités en période d'investissements importants.

Ratio de couverture des intérêts

	Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014
RAII ajusté ⁽¹⁾	777 \$	1 262 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	503 \$	401 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	1,5	3,1

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

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

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

Ratio du levier financier

	Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014
Dettes ajustées ⁽¹⁾	9 289 \$	8 401 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	1 278 \$	1 775 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	7,3	4,7

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

La détérioration du ratio du levier financier découle de :

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

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.

AVANTAGES DE RETRAITE

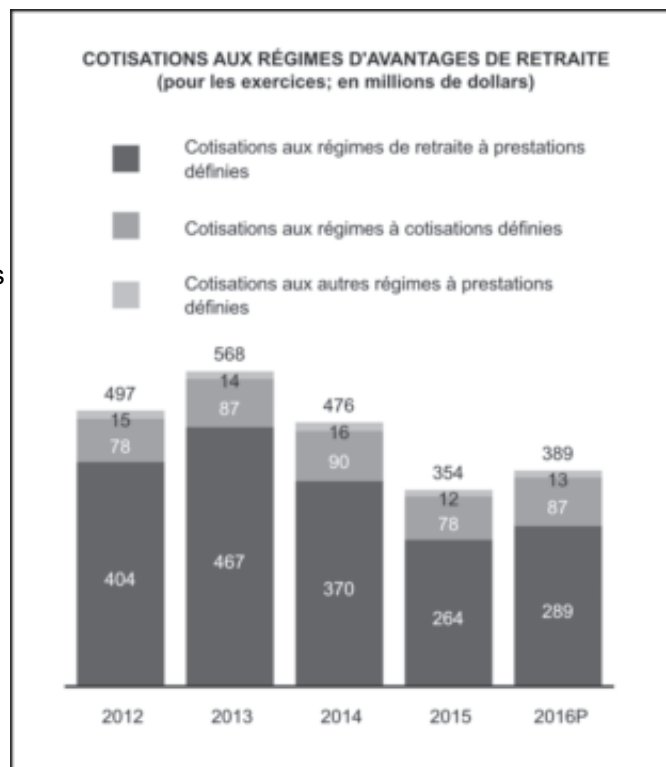
Diminution du passif net lié aux avantages de retraite

Survol des régimes d'avantages de retraite

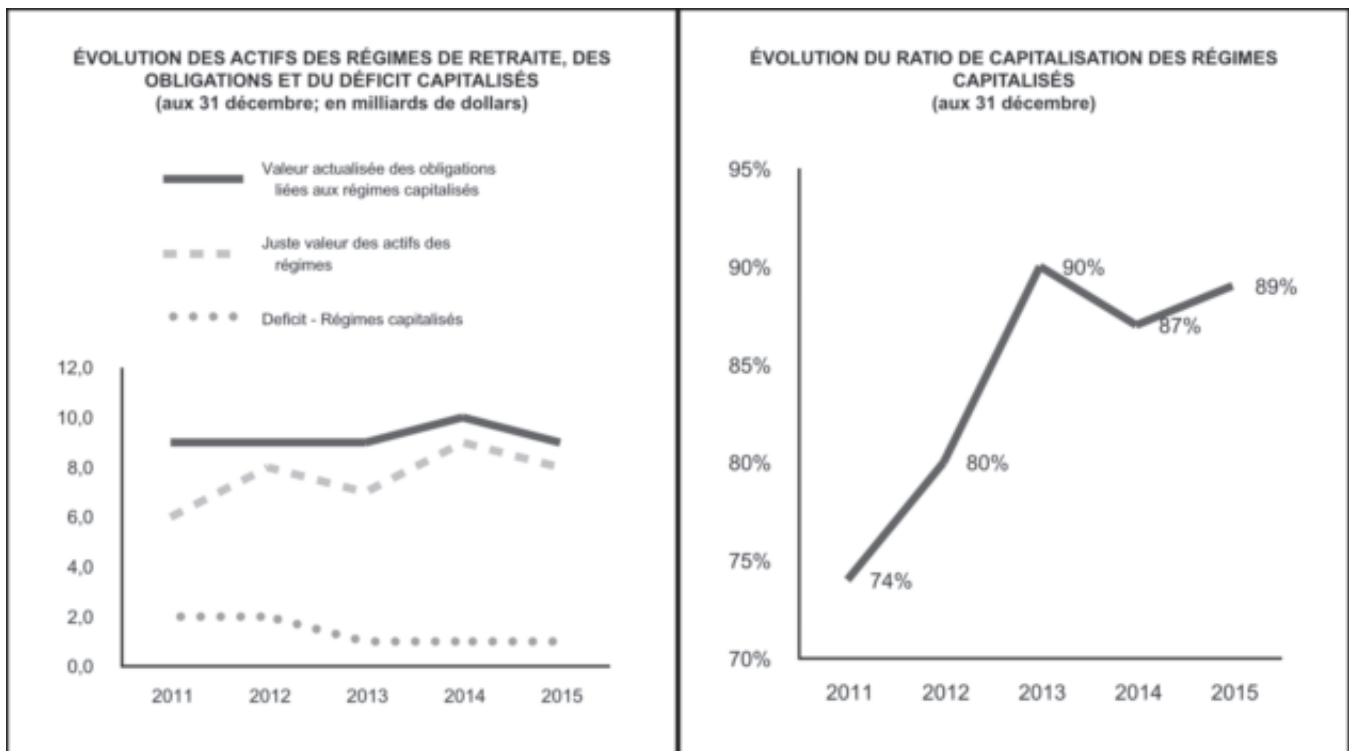
La Société offre plusieurs régimes d'avantages de retraite au Canada et à l'étranger qui comprennent des régimes de retraite capitalisés et non capitalisés, ainsi que d'autres avantages au titre des régimes de retraite à prestations définies non capitalisés. Les régimes capitalisés sont des régimes pour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

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

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies ont diminué de 106 millions \$, pour s'établir à 264 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, par rapport à 370 millions \$ pour l'exercice précédent. Cette diminution des cotisations découle principalement de l'amélioration du ratio de capitalisation des régimes capitalisés, qui est passé de 74 % à 89 % depuis l'exercice clos le 31 décembre 2011, et du raffermissement du dollar américain.

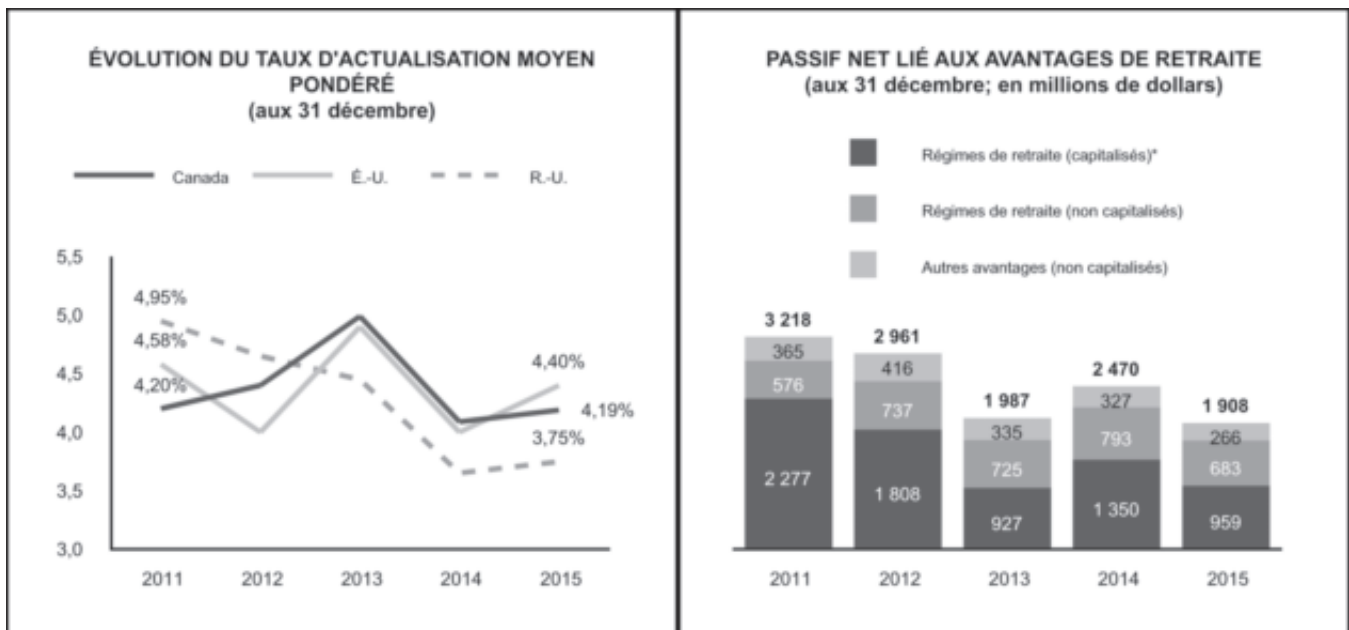


P : Préviation



Passif net lié aux avantages de retraite

L'augmentation du taux d'actualisation en 2015 ainsi que les fluctuations des taux de change ont été les principales raisons de la diminution de 562 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite, qui est passé de 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014 à 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015.



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

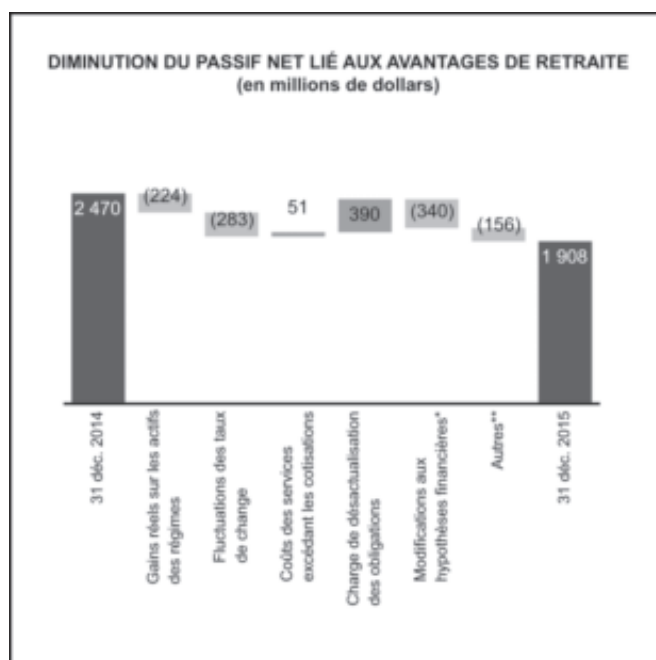
Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2014	2 470 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	(340)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(161)
Coûts des services	327
Fluctuations des taux de change	(283)
Cotisations de la Société	(276)
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	94
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	72
Autres	5
Solde au 31 décembre 2015	1 908 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend l'actif lié aux avantages de retraite de 251 millions \$ au 31 décembre 2015 (159 millions \$ au 31 décembre 2014).

La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement estimé soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les AERG. Le rendement des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. Au cours de l'exercice 2015, le rendement réel sur les actifs des régimes (224 millions \$) était inférieur au rendement prévu, ce qui a donné lieu à une perte actuarielle de 94 millions \$.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à environ 300 millions \$ pour 2016. Le niveau futur des cotisations subira l'incidence de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs du régime.



* Comprend principalement les fluctuations des taux d'actualisation.

** Comprend principalement les variations des autres hypothèses actuarielles et les changements dans les écarts entre résultats et prévisions.

Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent aux régimes à cotisations définies (ils ne peuvent plus participer aux régimes à prestations définies ou aux régimes hybrides). Au R.-U., sept des neuf régimes à prestations définies n'acceptent plus de nouveaux participants. Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime original. Par suite de ces modifications, les cotisations aux régimes à cotisations définies ont augmenté au cours des quelques dernières années. Au cours de l'exercice 2015, des cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies ont totalisé 78 millions \$. Ces cotisations sont estimées à environ 90 millions \$ pour 2016.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2015, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 52 %, 50 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 38 %, 35 % et 44 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des valeurs du Trésor à long terme) ont été mis en place en 2013 pour la plupart des régimes. Les portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt ont été liquidés en 2014 pour réaliser les gains entraînés par la baisse des rendements des obligations. Ces portefeuilles seront remis en place lorsque le marché sera favorable.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies d'atténuation dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché. Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société effectue périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

Coût des avantages de retraite

Le coût des avantages de retraite pour l'exercice 2016 liés aux régimes à prestations définies est estimé à 355 millions \$, dont un montant de 289 millions \$ a trait à la charge RAI ou aux coûts capitalisés et un montant de 66 millions \$ est lié aux charges nettes de financement, comparativement à 400 millions \$ pour l'exercice 2015. Cette baisse est principalement attribuable à l'incidence positive prévue des taux de change et à la révision à la hausse des hypothèses relatives au taux d'actualisation. Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2015			2014		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Régimes à prestations définies	381 \$	19 \$	400 \$	310 \$	20 \$	330 \$
Régimes à cotisations définies	78	—	78	90	—	90
Total des coûts au titre des avantages de retraite	459 \$	19 \$	478 \$	400 \$	20 \$	420 \$
Se rapportant aux						
Régimes à prestations définies capitalisés	340 \$	s. o.	340 \$	264 \$	s. o.	264 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	41 \$	19 \$	60 \$	46 \$	20 \$	66 \$
Régimes à cotisations définies	78 \$	s. o.	78 \$	90 \$	s. o.	90 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	399 \$	7 \$	406 \$	339 \$	5 \$	344 \$
Charges de financement	60 \$	12 \$	72 \$	61 \$	15 \$	76 \$

s. o. : sans objet

Analyse de sensibilité

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

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2016 (Prévisionnel)	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2015
Taux d'actualisation	(33) \$	(445) \$
Taux d'inflation	8 \$	127 \$
Taux de croissance des salaires	9 \$	78 \$

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

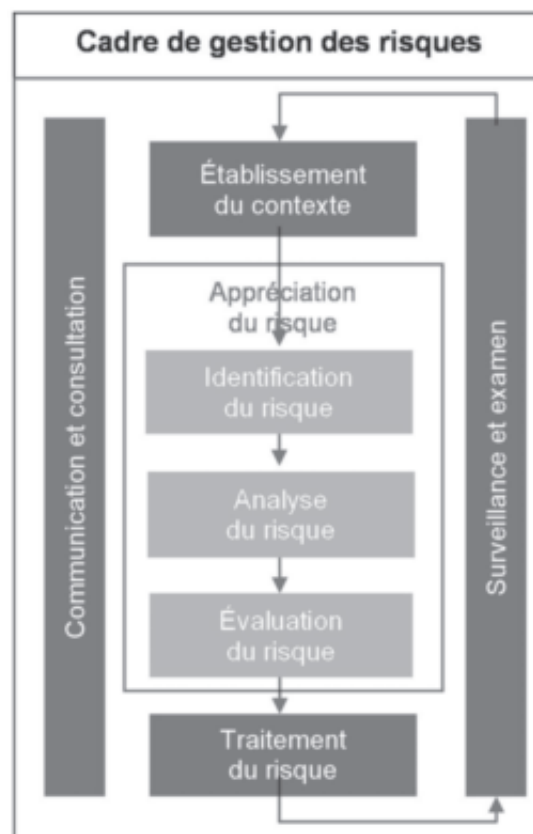
Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2016 (Prévisionnel)	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2015
Canada	8 \$	101 \$
R.-U.	5 \$	84 \$
É.-U.	2 \$	29 \$

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

GESTION DES RISQUES

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

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



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

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

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

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

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

Exposition au risque de change

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

Gestion du change

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

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

Secteurs aéronautiques isolables

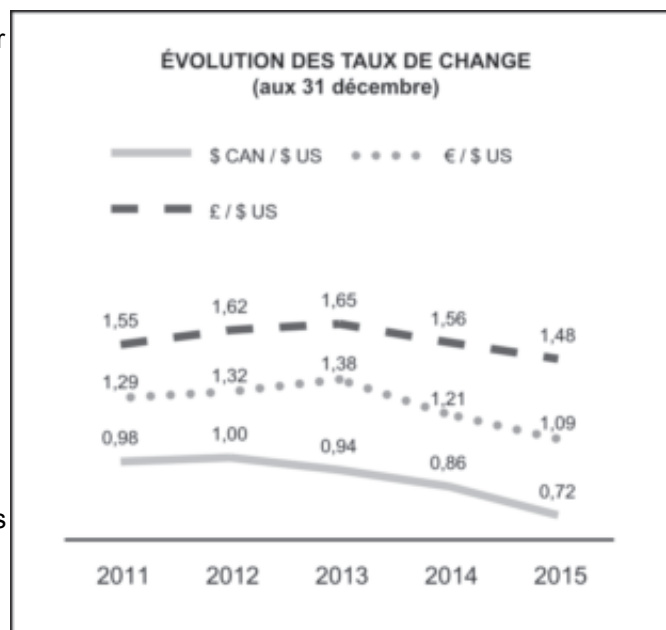
La partie couverte des coûts importants des secteurs aéronautiques isolables libellés en monnaie étrangère pour les exercices se terminant les 31 décembre 2016 et 2017 était comme suit au 31 décembre 2015 :

Pour les exercices	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2016	2017	2016	2017
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions d'affaires	1 496 \$	1 636 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions commerciaux	854 \$	895 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Aérostructures et Services d'ingénierie	292 \$	249 \$	354 £	365 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en monnaie étrangère	86 %	52 %	82 %	54 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,8687	0,7807	1,5869	1,5356

Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence sur les coûts prévus d'Avions d'affaires, d'Avions commerciaux et d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2016 d'environ respectivement 15 millions \$, 8 millions \$ et 3 millions \$, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de respectivement 2 millions \$, 1 million \$ et 1 million \$ compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 4 millions \$ sur les coûts prévus d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2016, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).



Transport et siège social

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

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

Analyse de sensibilité

Pour les placements dans des établissements à l'étranger sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1 % de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2015 aurait une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 13 millions \$.

Exposition au risque de crédit

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

Gestion du risque de crédit

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

Exposition au risque de liquidité

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

Exposition au risque de taux d'intérêt

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

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

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des garanties de crédit et de valeur résiduelle, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, aurait eu une incidence négative de 5 millions \$ sur le RAI pour l'exercice 2015.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

Mesures financières non conformes aux PCGR

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 nos états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures de rendement. Le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas, selon nous, notre rendement de base et aident les utilisateurs de notre rapport de gestion à mieux analyser nos résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec nos pairs.

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

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

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

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
RAII	(657) \$	(1 201) \$	(4 838) \$	(566) \$
Amortissement	123	116	438	417
Charge de dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	296	1 266	4 300	1 266
RAIIA	(238)	181	(100)	1 117
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	377	91	1 092	223
RAIIA avant éléments spéciaux	139 \$	272 \$	992 \$	1 340 \$

⁽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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			
	2015		2014	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(677) \$		(1 590) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	673	0,30 \$	1 357	0,78 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	17	0,01	19	0,01
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	(5)	0,00	12	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	1	0,00	285	0,16
Résultat net ajusté	9 \$		83 \$	

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre	
	2015	2014
RPA dilué	(0,31) \$	(0,92) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,31	0,96
RPA ajusté	— \$	0,04 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Exercices clos les 31 décembre			
	2015		2014	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(5 340) \$		(1 246) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	5 392	2,59 \$	1 489	0,86 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	75	0,04	21	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	72	0,03	76	0,04
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	22	0,01	43	0,02
Tranche d'intérêts d'un gain lié aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	—	(8)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	105	0,05	273	0,16
Résultat net ajusté	326 \$		648 \$	

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014
RPA dilué	(2,58) \$	(0,74) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	2,72	1,09
RPA ajusté	0,14 \$	0,35 \$

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

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

	Aux 31 décembre	
	2015	2014
Dettes à long terme	8 979 \$	7 683 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(386)	(407)
Dettes à long terme, montant net	8 593	7 276
Obligations au titre des transactions de cession-bail	133	260
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	563	865
Dettes ajustées	9 289 \$	8 401 \$

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014
RAII	(4 838) \$	(566) \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	5 392	1 489
Intérêts reçus	156	298
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	67	41
RAII ajusté	777	1 262
Ajustement pour l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	63	96
Amortissement	438	417
RAIIA ajusté	1 278 \$	1 775 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014
Intérêts versés	427 \$	354 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	9	6
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	67	41
Intérêts ajustés	503 \$	401 \$

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

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

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

⁽⁴⁾ 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

Reclassement

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et rapprochées avec les mesures les plus comparables des IFRS. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et principaux événements	52
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	53
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	56
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	62
ANALYSE DES RÉSULTATS	Rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 Mise à jour des investissements dans le développement de produits Livraisons, commandes, carnet de commandes et effectifs	62
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	70

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Investissements importants dans le développement de produits

REVENUS	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES	CARNET DE COMMANDES
7,0 milliards \$	4,4 %	722 millions \$	17,2 milliards \$

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2015	2014	Écart
Revenus	6 996 \$	7 200 \$	(3) %
Livraisons d'avions (en unités)	199	204	(5)
Commandes nettes (en unités) ⁽²⁾	(24)	129	(153)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽³⁾	ins	0,6	ins
RAI	(1 252) \$	(903) \$	(39) %
Marge RAI	(17,9) %	(12,5) %	(540) pdb
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	308 \$	499 \$	(38) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,4 %	6,9 %	(250) pdb
RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	492 \$	648 \$	(24) %
Marge RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,0 %	9,0 %	(200) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	722 \$	1 019 \$	(29) %
Aux 31 décembre	2015	2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	17,2 \$	24,0 \$	(28) %

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

⁽²⁾ Les commandes nettes pour 2015 et 2014 incluent respectivement 143 et 52 annulations.

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

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

- Le 28 octobre 2015, en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché, nous avons mis fin au programme d'avion *Learjet 85*. Par conséquent, nous avons comptabilisé une charge de 1,2 milliard \$ dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation des coûts de développement restants du programme d'avion *Learjet 85*.
- Selon nos constatations tirées de notre examen approfondi réalisé au deuxième trimestre de 2015 visant à valider tous les aspects du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, le calendrier de l'avion *Global 7000* devrait accuser un retard. La MES de l'avion est maintenant prévue pour le deuxième semestre de 2018.
- Au cours de l'exercice, nous avons annoncé des réductions d'effectifs totalisant environ 2400 employés, dont une réduction d'environ 1000 employés par suite de la pause du programme d'avion *Learjet 85* et une réduction d'environ 1400 employés découlant de la réduction de la cadence de production d'avions *Global 5000* et *Global 6000*. Les réductions de 2400 employés comprennent des effectifs dans le secteur isolable Aérostructures et Services d'ingénierie ainsi que des ingénieurs responsables du développement de produits non affectés à un secteur isolable.
- Au quatrième trimestre de l'exercice 2015, en raison de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers, une charge de dépréciation de 53 millions \$ liée au solde de l'outillage du programme aéronautique *Learjet* a été comptabilisée dans les éléments spéciaux. Nous maintenons notre engagement à l'égard de la gamme d'avions *Learjet*.
- Au quatrième trimestre de 2015, l'avion *Challenger 650* a été mis en service.
- Le 15 juin 2015, David M. Coleal est devenu président, Bombardier Avions d'affaires.

- Nous poursuivons la restructuration et l'amélioration du modèle d'affaires d'Avions d'affaires pour améliorer sa rentabilité à long terme. Après la fin de l'exercice, soit le 13 janvier 2016, nous avons annoncé que nous avons complété des initiatives pour accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché, dont la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers, ainsi que la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions, ce qui a entraîné l'annulation de 24 commandes fermes d'une valeur de près de 1,75 milliard \$ aux prix affichés de 2015 au quatrième trimestre de 2015, et l'annulation de 30 commandes optionnelles additionnelles. Surtout en raison de ces initiatives réalisées au quatrième trimestre de 2015, nous avons comptabilisé une charge de 327 millions \$ dans les éléments spéciaux.
- Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. Avions d'affaires prévoit réduire ses effectifs d'environ 500 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017, tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation. Ces ajustements permettront à notre entreprise de réorganiser ses effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité.

PROFIL

Produits de calibre international

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

Avec plus de 4400 avions en service en Amérique du Nord, en Europe, en Chine et dans les autres régions de l'Asie-Pacifique, en Amérique latine, dans la CÉI, au Moyen-Orient et en Afrique, Avions d'affaires a développé un réseau de services et de soutien de 59 établissements de service, dont sept centres de service en propriété exclusive aux É.-U., aux Pays-Bas et à Singapour, 15 bureaux de soutien régional dans 12 pays et une disponibilité supérieure de pièces d'avions soutenue par 10 dépôts et entrepôts de pièces sur cinq continents.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS D'AFFAIRES

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES LÉGERS

Modèles : *Learjet 70*, *Learjet 75*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires légers

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Les appareils de la gamme *Learjet* offrent des vitesses de croisière exceptionnellement élevées, des vitesses de montée et des plafonds opérationnels élevés ainsi que des frais d'exploitation concurrentiels.



Avion *Learjet 75*

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

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES INTERMÉDIAIRES

Modèles : *Challenger 350 et Challenger 650*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires intermédiaires

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



Avion *Challenger 650*

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

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES DE GRANDE TAILLE

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

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires de grande taille

Caractéristiques principales⁽²⁾ : Les avions de la gamme *Global* assurent un équilibre entre performances, confort et productivité pour les longs vols. Les avions *Global 7000* et *Global 8000* sont en cours de développement pour enrichir la gamme d'avions *Global* et ils devraient nous valoir une couverture importante de la catégorie des avions d'affaires de grande taille. L'avion *Global 7000* à la fine pointe de la technologie sera doté d'une aile qui optimise à la fois les performances sur courte piste, à grande vitesse et sur longue distance, combinée à des moteurs à haute efficacité, à la cabine la plus large et au poste de pilotage le plus évolué de la catégorie des biréacteurs d'affaires de grande taille.⁽³⁾



Avion *Global 5000*

⁽¹⁾ En cours de développement.

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

⁽³⁾ Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* à la fin du présent Rapport de gestion.

AVIONS SPÉCIALISÉS

Modèles : Divers avions d'affaires Bombardier

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

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE ET SOLUTIONS

MAINTENANCE

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

Caractéristiques principales : Services et soutien dans le monde entier grâce à sept centres de service détenus en propriété exclusive, à 51 installations de service agréées, dont des installations de maintenance en piste, une station de maintenance en piste en propriété exclusive et 15 véhicules et un avion d'intervention mobile Bombardier.

PIÈCES

Portefeuille de services : Fourniture de pièces neuves et d'occasion et des services d'approvisionnement initiaux, ainsi que des réparations pour les propriétaires-utilisateurs.

Caractéristiques principales : Soutien aux clients d'avions d'affaires couvrant tous leurs besoins en matière de pièces par l'intermédiaire de huit dépôts de pièces de par le monde et de deux plaques tournantes importantes. Un système de gestion des stocks sophistiqué assure la disponibilité et la distribution des pièces partout dans le monde, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

SMART SERVICES

Portefeuille de services : Un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol pour les avions *Global*, *Challenger* et *Learjet*. Les options comprennent *Smart Parts*, *Smart Parts Plus*, *Smart Parts Preferred* et *Smart Parts Maintenance Plus*.

Caractéristiques principales : D'une couverture des échanges et des réparations des composants de systèmes de fuselages aux suites avioniques des postes de pilotage, *Smart Services* offre une prévisibilité budgétaire et une protection en matière de coûts.

SOUTIEN À LA CLIENTÈLE

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

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

RÉSEAU DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

En 2015, le réseau de service à la clientèle à l'échelle mondiale a continué de s'étendre, grâce à l'ouverture de nouveaux établissements de soutien afin de mieux servir les clients. Nous avons ouvert un nouveau bureau de soutien régional à Munich, en Allemagne, pour fournir du soutien aux clients d'avions d'affaires.

FORMATION

Portefeuille de services : Services complets de formation au personnel navigant et au personnel technique sur les avions d'affaires à deux installations détenues en propriété exclusive et par l'intermédiaire d'un réseau de partenaires stratégiques à l'échelle mondiale.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les facteurs de croissance à long terme du marché demeurent solides, malgré le contexte difficile actuel

Dans l'ensemble, les indicateurs du marché des avions d'affaires annoncent des défis à court terme.

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

Indicateur	Situation actuelle	État
Confiance de l'industrie	L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires, qui mesure la confiance de l'industrie, a reculé de façon marquée au cours des quatre derniers trimestres, essentiellement en raison de la perte de confiance dans les prix de vente, dans la conjoncture du marché et dans l'intérêt des clients, ainsi qu'en raison d'une plus faible disposition à augmenter les stocks. L'indice mondial a glissé sous le seuil de stabilité du marché au deuxième trimestre de 2015 et s'établit actuellement à 35, soit à son plus bas niveau depuis le deuxième trimestre de 2009.	▼
Bénéfices des entreprises	Les bénéfices des entreprises aux É.-U. devraient diminuer de 5,1 % comparativement à l'année dernière pour atteindre vraisemblablement 2,0 billions \$ en 2015. ⁽¹⁾	▼
Niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion	Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a légèrement augmenté au cours de l'année dernière, et s'est établi à 11,6 %. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché. Dans les catégories des avions légers et intermédiaires, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a légèrement augmenté. Dans la catégorie des avions de grande taille, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion est demeuré stable pendant l'année écoulée, mais il demeure en deçà de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché.	►
Taux d'utilisation des avions	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a légèrement augmenté de 0,8 % en 2015 par rapport à celle de 2014. En 2015, l'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe est demeurée stable par rapport à celle de 2014.	▲
Expéditions d'avions et facturations	En 2015, le nombre de livraisons d'avions d'affaires et le total des facturations dans les catégories de marché d'avions d'affaires où nous livrons concurrence sont demeurés stables par rapport à ceux de 2014. ⁽²⁾	►

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

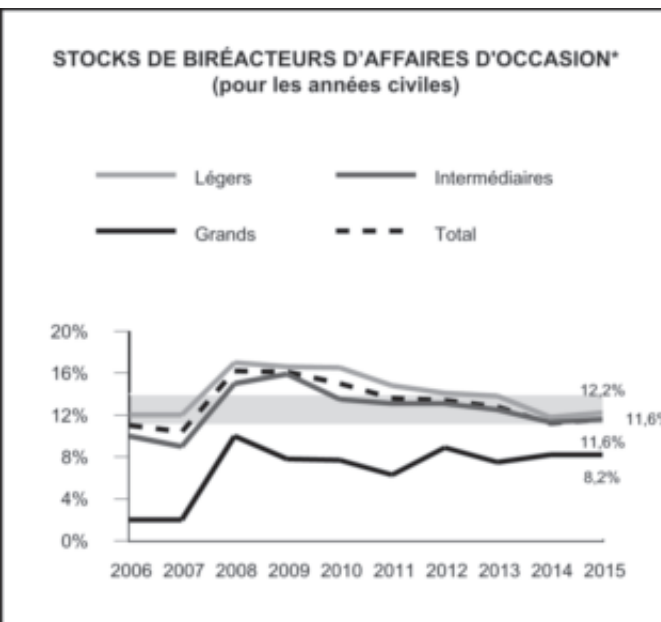
⁽¹⁾ Selon le communiqué de presse du Bureau of Economic Analysis des É.-U. daté du 22 décembre 2015.

⁽²⁾ Selon nos estimations et le rapport annuel sur les livraisons daté du 10 février 2016 de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA).



Source: UBS

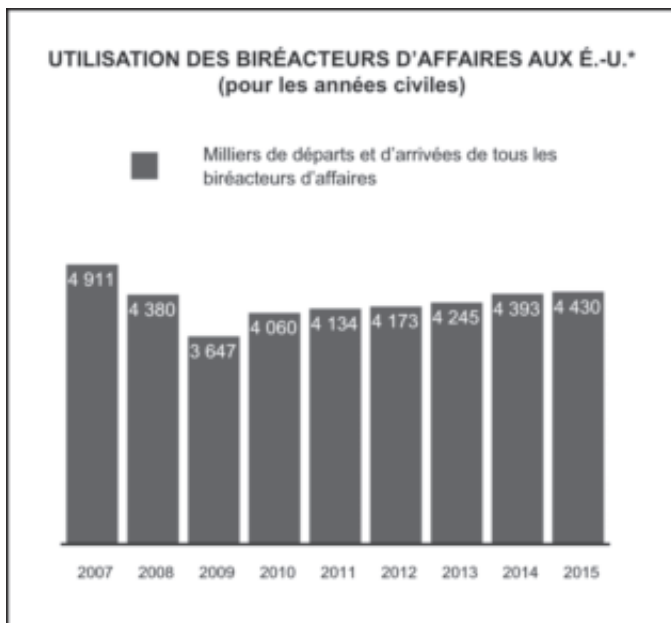
* L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages bimestriels menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.



Sources: JETNET et Ascend online

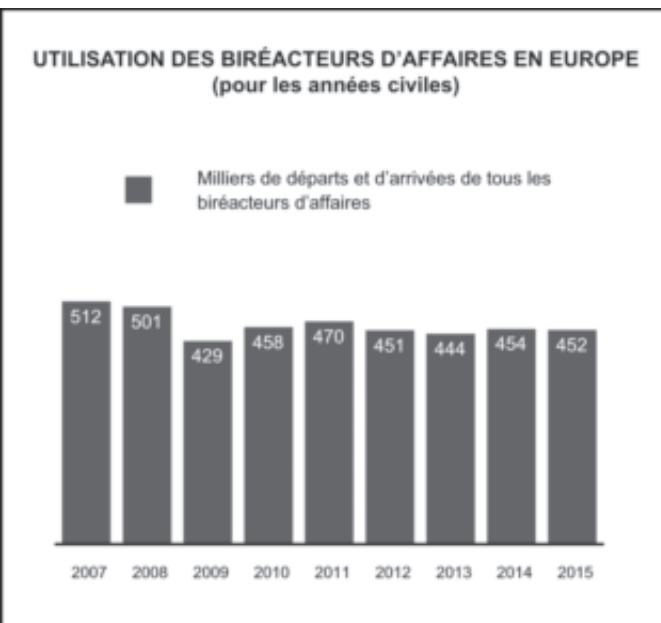
* En pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers.

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



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

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



Source: Eurocontrol

En 2015, nous estimons que le niveau des commandes de l'industrie dans les catégories de marché où Avions d'affaires livre concurrence a diminué d'environ 40 % par rapport à l'année précédente.⁽¹⁾ La conjoncture économique et les enjeux géopolitiques actuels visant certains marchés, dont l'Amérique latine, la Chine et la Russie, ont eu une incidence sur les nouvelles commandes dans l'ensemble de l'industrie. En 2015, l'industrie a connu des livraisons et des facturations essentiellement semblables à celles de l'année précédente⁽²⁾ dans les catégories de marché où nous livrons concurrence. La catégorie des avions d'affaires légers demeure au ralenti depuis le repli économique.

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

⁽²⁾ Selon nos estimations et le rapport annuel sur les livraisons daté du 10 février 2016 de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA).

La conjoncture économique mondiale et celle de chaque pays représentent des facteurs déterminants de la demande de transport aérien. La vigueur de l'industrie aéronautique dépend de la conjoncture économique et, en général, d'un décalage entre la reprise économique et le moment où elle influe sur les livraisons et les revenus des fabricants d'équipement d'origine. La croissance du PIB réel est une mesure généralement acceptée de l'activité économique.

Le PIB réel mondial a augmenté de 2,5 % en 2015, soit une augmentation légèrement inférieure à celle de 2,7 % en 2014. En 2016 et 2017, l'économie mondiale devrait progresser respectivement de 2,3 % et 2,9 %.⁽³⁾

Le PIB des É.-U., marché le plus important pour les avions d'affaires, devrait croître de 2,0 % en 2016, contre 2,4 % en 2015. En Europe, le deuxième marché en importance d'Avions d'affaires pour ce qui est des ventes, le PIB devrait croître de 1,9 % en 2016, soit au même rythme qu'en 2015.⁽³⁾

La Chine et l'Inde, régions à fort potentiel de croissance pour l'aviation d'affaires, devraient connaître une croissance respective de 6,2 % et 7,4 % en 2016, comparativement à 6,9 % et 7,4 % en 2015. La CÉI, après avoir connu une décroissance de 3,1 % en 2015, devrait connaître une décroissance de 1,2 % en 2016.⁽³⁾

⁽³⁾ Selon les rapports sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics au 11 février 2016.

Perspectives à court terme

Les tendances actuelles neutres ou défavorables des indicateurs reflètent l'incertitude à court terme du marché de l'aviation d'affaires. Le marché de l'aviation d'affaires a été touché par la situation économique actuelle et les enjeux géopolitiques de certains marchés, dont la Chine, l'Amérique latine et la Russie. La croissance économique mondiale plus faible que prévu, l'incertitude géopolitique et la faiblesse des prix du pétrole et du gaz devraient continuer à influencer sur le marché de l'aviation d'affaires en 2016. Néanmoins, selon nos Prévisions du marché des Avions d'affaires publiées en mai 2015, le marché de l'aviation d'affaires devrait croître à un TCAC de 5 % d'ici 2020 dans les catégories de marché où nous livrons concurrence.

Perspectives à long terme

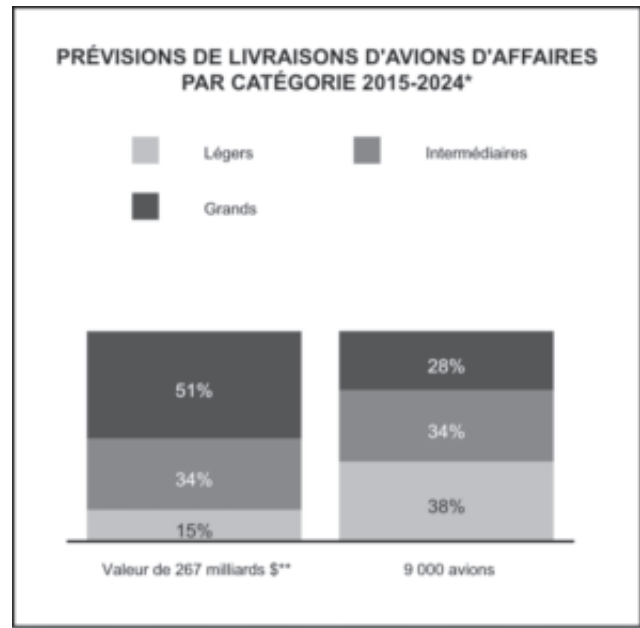
À long terme, nous prévoyons une création soutenue de richesse sur les marchés matures et une hausse de la demande en biréacteurs d'affaires dans les marchés émergents. L'ensemble du marché des biréacteurs d'affaires devrait connaître une croissance vigoureuse à long terme. Nous gardons confiance en le potentiel du secteur des avions d'affaires, étant donné les perspectives solides des facteurs de croissance à long terme de la demande d'avions d'affaires.

En mai 2015, nous avons procédé à la publication annuelle de nos prévisions de marché sur 10 ans pour les années civiles 2015 à 2024. Selon les Prévisions du marché des Avions d'affaires, 9000 avions des catégories d'avions légers à grands devraient être livrés. Les livraisons des 10 prochaines années sont estimées à 267 milliards \$.⁽¹⁾⁽²⁾

Au cours des 10 prochaines années, nous prévoyons que les revenus tirés de la catégorie des grands avions d'affaires représenteront la moitié des revenus totaux, soit 137 milliards \$, tandis que les revenus tirés des catégories d'avions d'affaires intermédiaires et légers représenteront respectivement 91 milliards \$ et 39 milliards \$. De plus, 1825 avions d'affaires légers à grands devraient être retirés du service au cours des 10 prochaines années.

⁽¹⁾ Disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com.

⁽²⁾ Les valeurs unitaires sont fondées sur les prix de 2014 publiés dans la revue Business & Commercial Aviation.



* Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com

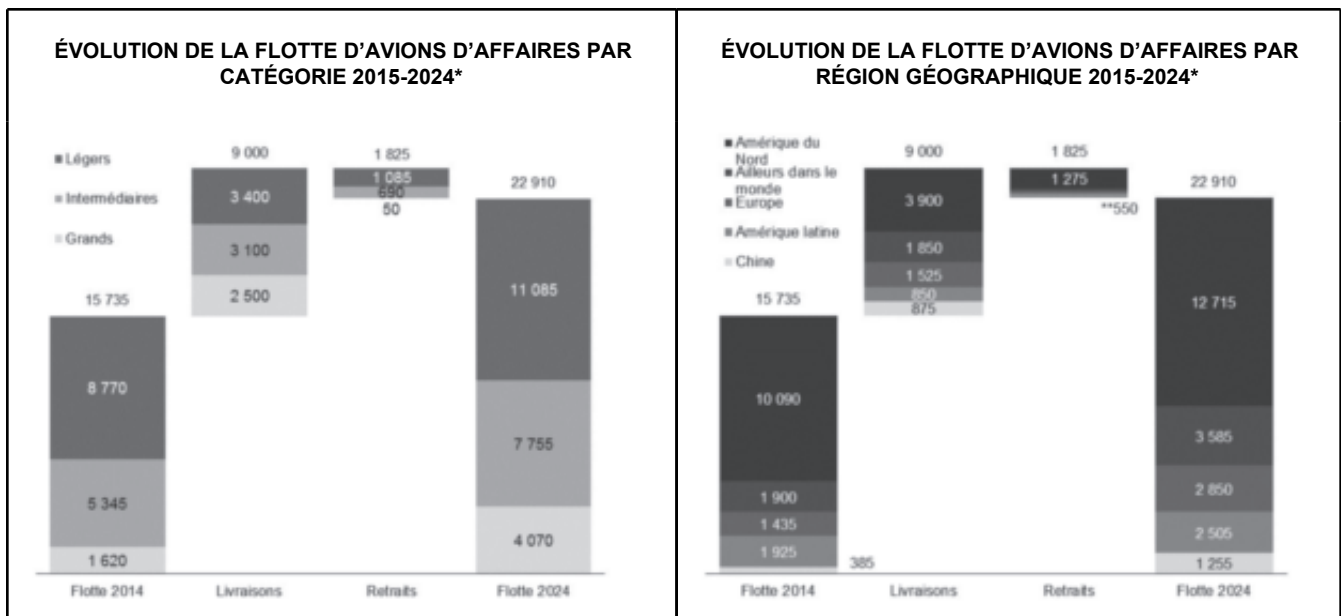
**Les valeurs unitaires sont fondées sur les prix de 2014 publiés dans la revue Business & Commercial Aviation.

Malgré l'incidence de la conjoncture économique et des enjeux géopolitiques actuels touchant certains marchés, notamment la Chine, l'Amérique latine et la Russie, sur le volume de nouvelles commandes dans l'ensemble de l'industrie, nous gardons confiance en le potentiel du secteur des avions d'affaires, étant donné les perspectives solides des facteurs de croissance à long terme de la demande de biréacteurs d'affaires.

Quelques constructeurs d'avions, comme nous, développent un certain nombre de nouveaux biréacteurs d'affaires, dans la perspective que les nouveaux modèles stimulent la demande et, à plus long terme, contribueront à la reprise de l'industrie.

La flotte mondiale d'avions d'affaires devrait augmenter, passant de 15 735 avions à la fin de 2014 à 22 910 avions en 2024. L'Amérique du Nord devrait recevoir le plus grand nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires neufs au cours des 10 prochaines années avec 3900 avions, suivie par l'Europe avec 1525 avions. Il est à noter que la Chine deviendrait le troisième marché en importance pour les livraisons de biréacteurs d'affaires, avec 875 livraisons entre 2015 et 2024. Nous prévoyons également que d'autres marchés de croissance clés des économies non traditionnelles recevront une part importante des livraisons de biréacteurs d'affaires au cours des 10 prochaines années.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.



* En unités. Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

* En unités. Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

** Comprend 270 retraits en Amérique latine, 165 retraits dans la région Ailleurs dans le monde, 110 retraits en Europe et 5 retraits en Chine.

Services à la clientèle

Le réseau mondial de service à la clientèle d'Avions d'affaires comprend des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des installations de service agréés (ASF), des installations de maintenance en piste (LMF), des centres de service, des bureaux de soutien régionaux (RSO), des centres de réponse à la clientèle (CRC), des équipes de réponse à la clientèle (CRT), ainsi que des centres de formation et des fournisseurs de formation agréés (ATP). Pour de l'information supplémentaire sur l'emplacement de nos installations de soutien, se reporter à la rubrique Profil.

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

Indicateurs du marché du service à la clientèle

Indicateur	Situation actuelle	État
Flotte en service	Le nombre d'avions d'affaires Bombardier en service a augmenté de 3,9 % en 2015 en regard de 2014. ⁽¹⁾	▲
Nombre moyen d'heures de vol	Selon nos estimations, le nombre moyen annuel d'heures de vol de la flotte d'avions d'affaires Bombardier est demeuré sensiblement le même en 2015 par rapport à l'année précédente, enregistrant une diminution légère d'environ 0,7 %.	▶
Âge moyen de la flotte	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen des avions Bombardier aura une incidence sur la taille du marché de la maintenance. En 2015, l'âge moyen des avions d'affaires Bombardier est demeuré essentiellement le même qu'en 2014. ⁽¹⁾	▶

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

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

Perspectives à court terme

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

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

Perspectives à long terme

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon les indicateurs cibles de rendement. Un total de 6000 employés de par le monde, ou 59 % des employés permanents, participent au programme. En 2015, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAll avant éléments spéciaux, les flux de trésorerie disponibles et l'exécution selon le calendrier des programmes de développement de nouveaux produits.

⁽¹⁾ Défini comme les 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.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrième trimestre clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	2 086 \$	2 462 \$	6 996 \$	7 200 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	83 \$	225 \$	492 \$	648 \$
Amortissement ⁽²⁾	55	51	184	149
RAll avant éléments spéciaux⁽¹⁾	28	174	308	499
Éléments spéciaux	380	1 357	1 560	1 402
RAll	(352) \$	(1 183) \$	(1 252) \$	(903) \$
Marge RAll avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	1,3 %	7,1 %	4,4 %	6,9 %
Marge RAll	(16,9) %	(48,1) %	(17,9) %	(12,5) %

⁽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.

⁽²⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

Revenus par région⁽¹⁾

	Exercices clos les 31 décembre			
	2015		2014	
Amérique du Nord	4 152 \$	59 %	3 491 \$	48 %
Europe	1 343	19 %	1 359	19 %
Asie-Pacifique	845	12 %	997	14 %
Ailleurs dans le monde ⁽²⁾	656	10 %	1 353	19 %
	6 996 \$	100 %	7 200 \$	100 %

⁽¹⁾ Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

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

Revenus

La diminution de 376 millions \$ pour le quatrième trimestre est surtout attribuable au nombre moins élevé de livraisons d'avions, ainsi qu'au nombre moins élevé de livraisons et à la combinaison d'avions d'affaires d'occasion.

La diminution de 204 millions \$ pour l'exercice est principalement attribuable au nombre moins élevé de livraisons de grands avions d'affaires, en partie contrebalancé par un plus grand nombre de livraisons d'avions d'affaires intermédiaires.



* L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2015	2014	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges - Programme d'avion <i>Learjet 85</i>	1	— \$	1 357 \$	1 169 \$	1 357 \$
Radiation de frais différés	2	194	—	194	—
Résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution	3	133	—	133	—
Charge de dépréciation – gamme d'avions <i>Learjet</i>	4	53	—	53	—
Charges de restructuration	5	—	—	11	48
Gain sur résolution d'un litige	6	—	—	—	(3)
		380 \$	1 357 \$	1 560 \$	1 402 \$
Incidence sur la marge RAIL		(18,2) %	(55,2) %	(22,3) %	(19,4) %

1. En 2015, représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 925 millions \$, et des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs et des immobilisations corporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$ par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché. Un crédit de 6 millions \$ lié à cet élément spécial est porté au poste Siège social et éliminations.

En 2014, représente des pertes liées à la pause du programme d'avion *Learjet 85* annoncée en janvier 2015, constituées principalement d'une charge de dépréciation de 1,3 milliard \$ liée à l'outillage du programme aéronautique.

2. Découle principalement de la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions.
3. Coûts engagés relativement à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers pour accroître le nombre de nos canaux de vente directe sur le marché.
4. Représente une charge de dépréciation liée au solde de l'outillage du programme aéronautique de la gamme d'avions *Learjet* à la suite de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers.
5. La charge de restructuration en 2015 a trait à :
 - une charge de restructuration de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs de 1000 employés à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., liée au programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, en partie contrebalancée par un ajustement de 2 millions \$ d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.Les charges de restructuration en 2014 avaient trait à :
 - une charge de 35 millions \$ en 2014 liée à la réduction des effectifs découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014; et
 - une charge de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.
6. Représente un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015 a augmenté considérablement par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) a diminué de 5,8 points de pourcentage, essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des avions;
- la moins bonne absorption des charges de vente et d'administration;
- la dépréciation plus élevée d'avions d'occasion; et
- l'augmentation des charges de R et D par unité produite, découlant principalement de l'amortissement de l'outillage du programme aéronautique à la suite de la MES de l'avion *Challenger 650* au quatrième trimestre de 2015.

En partie contrebalancées par :

- la combinaison favorable de livraisons d'avions.

La marge RAI pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 a diminué considérablement par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour l'exercice a diminué de 2,5 points de pourcentage, essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des avions;
- la dépréciation plus élevée d'avions d'occasion; et
- l'augmentation des charges de R et D par unité produite, découlant principalement de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques à la suite de la MES de l'avion *Challenger 350* et de l'avion *Challenger 650*.

En partie contrebalancées par :

- la combinaison favorable de livraisons d'avions; et
- la diminution des charges de vente et d'administration.

L'avion *Global 7000* établit la norme de la catégorie des grands avions d'affaires

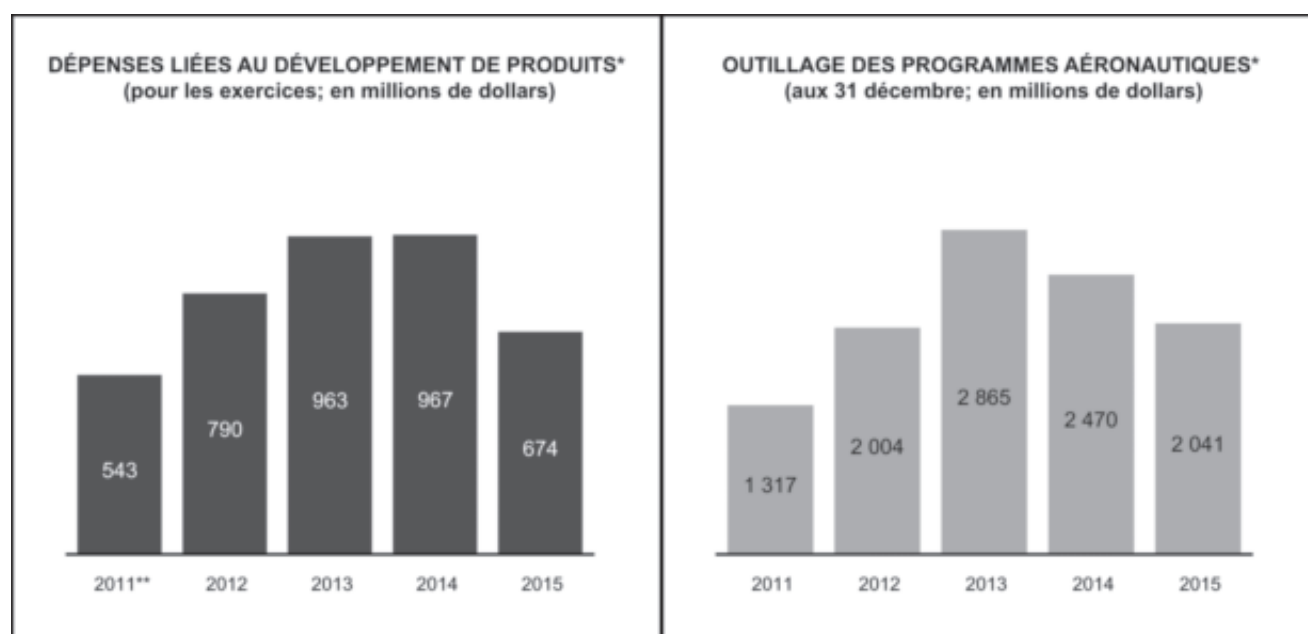
Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	194 \$	269 \$	674 \$	967 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	1	4	9
	195 \$	270 \$	678 \$	976 \$
En pourcentage des revenus	9,3 %	11,0 %	9,7 %	13,6 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 39 millions \$ et 125 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 (respectivement 36 millions \$ et 96 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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



* Pour les exercices 2011 à 2013, les soldes n'ont pas été retraités afin de rendre leur présentation conforme à la présentation sectorielle de la période écoulée.

** L'exercice 2011 compte 11 mois de résultats.

* Pour les exercices 2011 à 2012, les soldes n'ont pas été retraités afin de rendre leur présentation conforme à la présentation sectorielle de la période écoulée.

Au 31 décembre 2015, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽¹⁾ s'établissait à 2,0 milliards \$, comparativement à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014. Cette diminution tient compte d'une charge de dépréciation de 925 millions \$ liée au solde de l'outillage du programme aéronautique à la suite de la décision de mettre fin au programme d'avion d'affaires *Learjet 85* en octobre 2015. De plus, une charge de dépréciation de 53 millions \$ a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2015 liée au solde de l'outillage du programme aéronautique de la gamme d'avions *Learjet* reflétant la faiblesse actuelle de la catégorie des avions d'affaires légers.

Au 31 décembre 2014, la valeur comptable tenait compte d'une charge de dépréciation de 1,3 milliard \$ liée à la décision de janvier 2015 de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 157 millions \$ au 31 décembre 2015 (208 millions \$ au 31 décembre 2014).

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

Solde au 31 décembre 2014	2 470 \$
Investissements dans le développement de produits	674
Amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	(125)
Dépréciation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> liée à l'annulation du programme en octobre 2015	(925)
Charge de dépréciation de la gamme d'avions <i>Learjet</i> en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions d'affaires légers	(53)
Solde au 31 décembre 2015	2 041 \$

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

PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS		
Étape		Description
Définition conceptuelle	JTAP	Phase d'évaluation technique conjointe - Examen préliminaire avec des partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'analyser les technologies souhaitées pour construire ou modifier un avion.
	JCDP	Phase de définition conceptuelle conjointe - Effort en collaboration avec des partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'effectuer une étude de compromis de configuration d'avion et de définir l'architecture et la fonctionnalité des systèmes.
Préparation du lancement		Poursuite des activités liées à la définition de la conception et des activités techniques. Création d'un plan de projet afin d'établir le calendrier, le coût, la portée, l'énoncé des travaux et les ressources nécessaires pour le programme.
Définition préliminaire	JDP	Phase conjointe de définition - Détermination conjointe avec des partenaires et fournisseurs de la conception technique de l'avion et du partage des travaux requis. Optimisation de la conception de l'avion quant aux coûts de fabrication, d'assemblage et de cycle de vie.
Définition détaillée	DDP	Phase de conception détaillée - Préparation des dessins de fabrication détaillés et confirmation de la conception d'après la définition préliminaire de la conception convenue à la phase précédente.
Lancement de la définition du produit		Lancement officiel des dessins techniques pour la fabrication, permettant ainsi l'achèvement des conceptions des outils et l'assemblage du premier avion produit.
Certification du produit		Achèvement des activités liées à la certification visant à prouver que l'avion est conforme aux exigences de conception initiales et à toutes les normes réglementaires de navigabilité.
Achèvement du programme		Conclusion de l'activité de conception finale. Préparation pour la MES.

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

Nous continuons à concentrer nos efforts sur le programme d'essais en vol afin de mettre sur le marché l'avion *Global 7000* définissant la norme de sa catégorie de marché.

Les moteurs ont été installés sur le premier FTV *Global 7000*. Tous les composants structuraux du FTV1 sont assemblés, notamment les sections arrière centrale et avant du fuselage, l'aile, le train d'atterrissage, la dérive et le stabilisateur. Le FTV2 est en assemblage final, l'assemblage de composants structuraux importants étant réalisé, notamment les sections arrière, centrale et avant du fuselage et le poste de pilotage. Deux FTV supplémentaires en sont à divers stades de production et d'assemblage.

Nous utilisons une technologie du plus haut calibre durant tout le processus de fabrication du programme des avions *Global 7000* et *Global 8000*. La chaîne d'assemblage final à Toronto, au Canada, comprend un système automatisé de positionnement de dernière génération utilisant des mesures guidées par laser. Ce système permet de raccorder la structure d'aile au fuselage avec un très grand degré de précision. La technologie de guidage laser est également une caractéristique clé du perçage par robot articulé de la chaîne d'assemblage final, gage d'une qualité constante et de répétabilité. La tolérance de précision du perçage par robot est mesurée au millième de pouce.

Les essais en vue de l'obtention de la licence de sécurité aérienne sont en cours. Le développement du moteur par notre fournisseur et les essais au sol et en vol du moteur progressent.

Selon nos constatations tirées de notre examen approfondi réalisé au deuxième trimestre de 2015 visant à valider tous les aspects du programme, la MES de l'avion *Global 7000* est prévue pour le deuxième semestre de 2018.

Le programme d'avion *Challenger 650*

Le programme d'avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*, a été lancé en octobre 2014. L'avion *Challenger 650* a reçu la certification de type de Transports Canada et de la Federal Aviation Administration en novembre 2015 et est entré en service au quatrième trimestre de 2015.

Nombre similaire de livraisons d'avions d'affaires

Livraisons d'avions d'affaires

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	11	18	32	33
<i>Learjet 60 XR</i>	—	—	—	1
Intermédiaires				
<i>Challenger 300/350</i>	18	19	68	54
<i>Challenger 605/650</i>	14	16	25	36
<i>Challenger 850</i>	—	—	1	—
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	21	25	73	80
	64	78	199	204

À l'exercice 2015, nous avons conquis une part de marché en fonction des revenus de 36 % du marché global sur lequel nous livrons concurrence, et notre part de marché en fonction des unités livrées a été de 33 %. Nous avons été le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus. En comparaison, nos parts de marché en fonction des revenus et des unités livrées s'élevaient respectivement à 37 % et 34 % à l'exercice 2014. En 2014, nous étions aussi le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon nos estimations et le rapport annuel sur les livraisons daté du 10 février 2016 de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA).

Nombre moins élevé de nouvelles commandes reflétant les défis actuels du marché

Commandes nettes

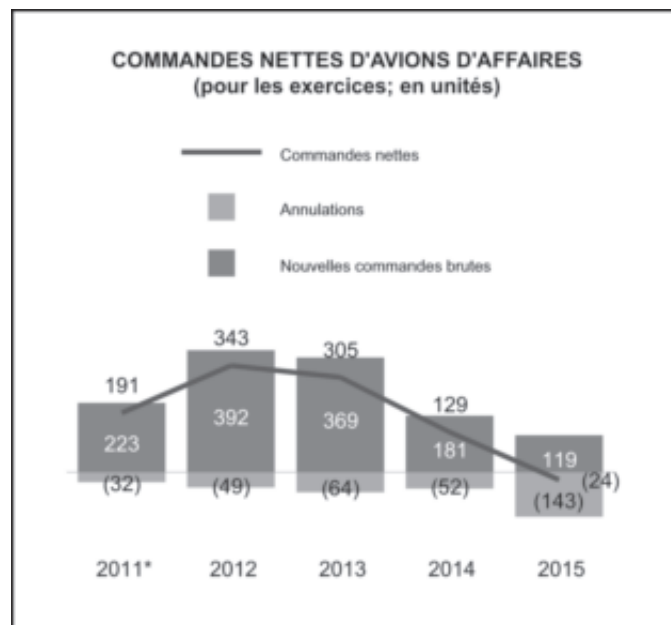
(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Commandes brutes	31	49	119	181
Annulations	(50)	(17)	(143)	(52)
Commandes nettes	(19)	32	(24)	129

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

En plus de l'annulation de 24 commandes fermes au quatrième trimestre de 2015, le nombre négatif de commandes nettes pour l'exercice 2015 reflète l'annulation de 74 commandes d'avions *Learjet 85*, dont l'annulation de 64 commandes au troisième trimestre de 2015 à la suite de notre décision de mettre fin au programme d'avion en raison de l'absence de ventes découlant de la faiblesse prolongée du marché.

Deux commandes et dix commandes d'avions *Learjet 85* ont été annulées respectivement au trimestre correspondant de l'exercice précédent et à l'exercice 2014.

Au cours des dernières années, le nombre élevé de nouvelles commandes était attribuable en partie aux commandes importantes portant sur plusieurs avions signées avec NetJets Inc., Flexjet, LLC, Vistajet et divers clients préférant garder l'anonymat.



* L'exercice 2011 compte 11 mois de résultats.

Carnet de commandes le plus important de l'industrie malgré la conjoncture du marché

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 décembre 2015	31 décembre 2014
	17,2 \$	24,0 \$

La baisse du carnet de commandes au 31 décembre 2015 reflète un nombre de nouvelles commandes inférieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires. Le nombre négatif net de commandes pour l'exercice reflète les annulations de commandes à la suite de notre décision de mettre fin au programme d'avion *Learjet 85* et l'incidence de notre décision de procéder à la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions.

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

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes	(19)	32	(24)	129
Livraisons	64	78	199	204
	ins	0,4	ins	0,6

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

Les ratios négatifs de nouvelles commandes sur livraisons d'avions d'affaires pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 reflètent un nombre plus élevé d'annulations que de nouvelles commandes brutes, essentiellement en raison de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* et des annulations de commandes découlant de la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions, respectivement au troisième et au quatrième trimestres de 2015.



* L'exercice 2011 compte 11 mois de résultats.

Effectifs

Nombre total d'employés

	Aux	
	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Permanents ⁽¹⁾	10 100	11 000
Contractuels ⁽²⁾	300	600
	10 400	11 600
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	43 %	46 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

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

Les effectifs au 31 décembre 2015 étaient d'environ 10 % inférieurs à ceux un an plus tôt. Cette diminution est liée principalement à la réduction des effectifs d'environ 250 employés, à la suite de notre décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85* annoncée au premier trimestre de 2015 et à la réduction de quelque 750 employés découlant de la réduction de la cadence de production d'avions *Global 5000* et *Global 6000* annoncée au deuxième trimestre de 2015. Des réductions d'effectifs d'environ 450 employés découlant de la réduction de la cadence de production devraient avoir lieu en 2016.

Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. Avions d'affaires prévoit réduire ses effectifs d'environ 500 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017, tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation. Ces ajustements permettront à notre entreprise de réorganiser ses effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et d'accroître notre compétitivité.

Principales conventions collectives

Emplacement	Syndicat	Nombre approximatif d'employés permanents couverts au 31 décembre 2015	Expiration de la convention collective actuelle
Montréal, Canada	Section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	1 350	30 novembre 2018
Centre de finition des avions <i>Global</i> de Montréal, Canada	Unifor – Section locale 62	1 250	5 décembre 2016
Toronto, Canada	Unifor – Sections locales 112 et 673	1 250	22 juin 2018
Wichita, É.-U.	Section locale 639 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	450	9 octobre 2017

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit pour 2015	Ce que nous avons fait en 2015	Ce qui s'en vient pour 2016 ⁽¹⁾
Livraisons et croissance	Environ 210 livraisons.	199 livraisons.	Revenus supérieurs à 5,0 milliards \$. Environ 150 livraisons.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAII à l'intérieur d'une fourchette de 5 % à 6 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 4,4 %.	Marge RAII d'environ 6 %.

Les livraisons ont été moins nombreuses que prévu en raison de la conjoncture économique et des enjeux géopolitiques actuels touchant certains marchés, notamment la Chine, l'Amérique latine et la Russie. La marge RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ a été moins importante que prévu, surtout en raison de la diminution des marges tirées des avions et de la baisse de la juste valeur des avions d'occasion. La croissance économique mondiale plus faible que prévu, l'incertitude géopolitique et la faiblesse des prix du pétrole et du gaz devraient continuer à influencer sur le marché de l'aviation d'affaires en 2016.

Pour nous adapter à ces conditions de marché, nous avons pris des mesures pour renforcer notre activité et la rentabilité à long terme dans l'ensemble de notre portefeuille de produits :

- En mai 2015, afin de maintenir nos marges, nous avons notamment décidé de réduire la cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000* comme mesure proactive pour mieux harmoniser l'offre et la demande de cette marque importante et préserver leur valeur résiduelle.
- En raison de l'absence de ventes à la suite de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers, nous avons mis fin au programme d'avion *Learjet 85* en octobre 2015.
- En décembre 2015, nous avons mis fin à la commercialisation des avions *Learjet 60* et *Challenger 850* pour nous concentrer sur nos produits phares dans leur catégorie.
- Nous prévoyons tirer parti de nos investissements antérieurs et courants dans nos produits, facteur qui sera crucial à la croissance de nos revenus futurs. L'avion *Global 7000*, tout premier et unique avion d'affaires à offrir quatre zones habitables distinctes, établit la nouvelle norme de la catégorie des grands avions d'affaires. Cet avion atteint une vitesse de pointe exceptionnelle et est doté de capacités d'approche à angle prononcé uniques. Par conséquent, nous avons fait de la MES de l'avion *Global 7000* une priorité, celle-ci étant prévue au deuxième semestre de 2018. Nous avons révisé le calendrier du programme des avions *Global 7000* et *Global 8000* pour nous assurer de ne faire aucun compromis en matière de performances et de confort de ces avions définissant la norme de leur catégorie.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs ci-après.

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

- En janvier 2016, nous avons annoncé la réforme de notre démarche stratégique en matière de ventes pour accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché. Plus précisément, nous avons résilié des ententes particulières de représentation commerciale et de distribution avec des tiers afin que notre équipe des ventes assure les activités de vente et rencontre directement les clients existants et potentiels au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.
- Nous avons restructuré des ententes commerciales liées à la vente d'avions, entraînant l'annulation de 24 commandes fermes au quatrième trimestre de l'exercice 2015, évaluées à environ 1,75 milliard \$ aux prix affichés en 2015, et l'annulation de 30 commandes optionnelles additionnelles.

Malgré les défis actuels sur le plan économique et géopolitique et les vents contraires que nous prévoyons affronter en 2016 découlant du ralentissement de la cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*, nous sommes persuadés que nous serons en mesure de contribuer à la croissance durable des revenus et de la rentabilité. Nos produits dans les catégories d'avions légers, intermédiaires et grands sont en tête de l'industrie et nous détenons le plus important carnet de commandes du secteur des avions d'affaires. Le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* est bien positionné pour obtenir une part importante dans la catégorie des grands avions. Nous nous concentrons sur le renforcement de notre carnet de commandes en prenant les mesures nécessaires pour tirer profit d'occasions de marché croissantes dans le monde entier. Compte tenu de l'importance et de la croissance de notre flotte d'avions d'affaires, les services après-vente à marge élevée offrent une occasion supplémentaire sur le plan de la croissance des produits et de la rentabilité. Notre feuille de route jusqu'en 2020 en matière de croissance de revenus et de rentabilité, ainsi que notre plan de transformation opérationnelle ciblant la réduction des coûts sont cruciaux à l'atteinte de nos objectifs.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Pour de plus amples renseignements sur notre feuille de route jusqu'en 2020, se reporter à la rubrique Priorités stratégiques dans la section Sommaire.

Énoncés prospectifs :

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

- le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives;⁽²⁾
- un nombre moins élevé de livraisons d'avions à l'exercice 2016 que celui de l'exercice 2015 en raison du rajustement de la cadence de production du programme d'avions *Global 5000* et *Global 6000* et de la croissance des services à la clientèle;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives de transformation principales, particulièrement celles touchant les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la *main-d'œuvre* et l'amélioration du fonds de roulement;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser les initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de nos produits;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues; et
- la stabilité des taux de change.

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

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

AVIONS COMMERCIAUX

Reclassement

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et rapprochées avec les mesures les plus comparables des IFRS. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et principaux événements	73
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	75
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	78
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	84
ANALYSE DES RÉSULTATS	Rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 Mise à jour des investissements dans le développement de produits Livraisons, commandes, carnet de commandes et effectifs	85
PARTENARIAT STRATÉGIQUE	Notre partenariat avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme d'avions <i>C Series</i>	95
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	96

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

L'avion CS100 a obtenu la certification de type

REVENUS	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES	CARNET DE COMMANDES
2,4 milliards \$	(7,1) %	963 millions \$	11,5 milliards \$

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2015	2014	Écart
Revenus	2 395 \$	2 740 \$	(13) %
Livraisons d'avions (en unités)	76	86	(10)
Commandes nettes (en unités)	51	153	(102)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽²⁾	0,7	1,8	ins
RAII	(3 970) \$	(123) \$	ins
Marge RAI	ins	(4,5) %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(170) \$	(107) \$	(59) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(7,1) %	(3,9) %	(320) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(66) \$	(5) \$	ins
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(2,8) %	(0,2) %	(260) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	963 \$	801 \$	20 %
Aux 31 décembre	2015	2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	11,5 \$	12,5 \$	(8) %

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

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

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

- Après la fin de l'exercice, nous avons signé une lettre d'intention avec Air Canada visant 45 avions CS300, assortie d'options pour 30 avions CS300 supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions CS100. À l'exécution d'une entente d'achat ferme, Air Canada deviendra le premier transporteur de grandes lignes à réseau international de la gamme d'avions C Series en Amérique du Nord. Cette lettre d'intention complète nos commandes d'avions C Series existantes tant en Europe qu'en Asie. Les livraisons d'avions à Air Canada devraient commencer en 2019. Selon le prix affiché de l'avion CS300, une commande ferme serait évaluée à environ 3,8 milliards \$. Le carnet de commandes au 31 décembre 2015 ne tenait pas compte de cette lettre d'intention. À la date de publication du présent rapport, un total de 678 commandes fermes et autres ententes⁽¹⁾ visant des avions C Series ont été signées avec 23 clients dans 20 pays, dont 243 commandes fermes.
- En octobre 2015, Bombardier Inc. a conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme d'avions C Series, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. Cette société en commandite nouvellement constituée poursuivra les activités liées à notre programme d'avions C Series et sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. La signature des ententes définitives et le décaissement de l'investissement devraient avoir lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture. La participation du gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable à notre gré, dans certaines circonstances.

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

- Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* et des discussions avec le gouvernement du Québec, qui ont donné lieu à ce protocole d'entente, nous avons comptabilisé une charge de 3,2 milliards \$ dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation de l'outillage du programme aéronautique. Nous continuons à croire que le programme d'avions *C Series* répond aux besoins particuliers du marché et qu'il possède un potentiel de marché à long terme.
- Le 17 décembre 2015, l'avion *CS100* a obtenu la certification de type de Transports Canada, ce qui ouvre la voie à sa livraison et sa MES auprès de son premier exploitant, Swiss International Air Lines (SWISS), prévue au deuxième trimestre de 2016.
- Au cours du quatrième trimestre de 2015, nous avons comptabilisé une charge de 240 millions \$ dans les éléments spéciaux liée à la dépréciation du solde de l'outillage de l'avion *CRJ1000* en raison du manque de nouvelles commandes récentes et du faible carnet de commandes fermes pour ce programme, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux É.-U., qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U.
- Le 9 avril 2015, Fred Cromer est devenu président, Bombardier Avions commerciaux.

PROFIL

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

Nous concevons et fabriquons un vaste portefeuille d'avions commerciaux dans les segments d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *C Series* de conception entièrement nouvelle et le biturbopropulseur *Q400*. Nous offrons des services après-vente pour ceux du segment d'avions de 20 à 59 sièges.

Le réseau des services à la clientèle d'Avions commerciaux comprend des centres de réponse à la clientèle à Montréal et à Toronto, au Canada, ainsi que 22 bureaux de soutien régional et dépôts ou centres de pièces dans le monde entier. Trois centres de service en propriété exclusive et exploités aux É.-U. assurent la révision générale et la maintenance ponctuelle, ainsi que la réparation et la révision structurelles des cellules et composants. Une dizaine d'installations de service agréées stratégiquement situées assurent un soutien précieux à l'échelle mondiale pour permettre à nos clients d'exploiter leurs vols de façon concurrentielle. Ce réseau est soutenu par des équipes mobiles régionales.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS COMMERCIAUX

BIRÉACTEURS RÉGIONAUX

Modèles : *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*

Segment de marché : Biréacteurs régionaux de 60 à 100 sièges

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Conçue pour accroître la portée des plaques tournantes et le nombre de vols directs, la gamme d'avions *CRJ* est optimisée pour les liaisons régionales de moyennes et longues distances. Programme d'avions régionaux le plus populaire, la gamme *CRJ* est la meilleure dans sa catégorie pour les frais d'exploitation, la consommation de carburant et les émissions. Le biréacteur *CRJ* repousse constamment les limites en visant une réduction de la consommation de carburant dans les deux chiffres d'ici 2020.⁽²⁾ Depuis son lancement, la gamme de biréacteurs régionaux *CRJ* a stimulé le marché des biréacteurs régionaux. En Amérique du Nord seulement, elle représente 20 % de tous les départs par avion à réaction. À l'échelle mondiale, cette gamme d'avions assure plus de 200 000 vols par mois.



Avion *CRJ900*

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

⁽²⁾ En fonction des améliorations apportées à l'avion *CRJ900* depuis sa MES. Des améliorations sont actuellement en développement et toutes les spécifications et données sont donc approximatives; elles peuvent changer sans avis préalable et sont soumises à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions.

BIRÉACTEURS COMMERCIAUX

Modèles : CS100⁽¹⁾ et CS300⁽¹⁾

Segment de marché : Biréacteurs commerciaux de 100 à 150 sièges

Caractéristiques principales⁽²⁾ : Conçue pour le marché en plein essor des avions de 100 à 150 sièges, la gamme d'avions *C Series* de conception entièrement nouvelle offre un avantage de 15 % en matière de coûts d'exploitation par rapport aux avions en production et un avantage en matière de coûts d'exploitation pouvant atteindre 12 % par rapport aux avions remotorisés. La conception toute nouvelle des avions *C Series* assurera une réduction importante du bruit et des émissions, tout en offrant une souplesse opérationnelle supérieure et des performances sur piste et une autonomie exceptionnelles. La distance franchissable maximale des avions *C Series* a été confirmée comme étant de 3300 NM (6 112 km), soit quelque 350 NM (648 km) de plus que l'objectif initial. Tous les essais de performances sonores de l'avion CS100 ont été effectués, et les données confirment qu'il s'agit de l'avion à réaction commercial de série le plus silencieux de sa catégorie. Cet avion assure un avantage de plus de 20 % sur le plan de la consommation de carburant, comparativement aux autres avions de série, et de plus de 10 % comparativement aux avions remotorisés. Les avions de la *C Series* émettront également 50 % moins de NOx que ne l'exigent les normes du Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP6).



Avion CS300

BITURBOPROPULSEURS

Modèle : Q400

Segment de marché : Biturbopropulseurs de 60 à 90 sièges

Caractéristiques principales⁽³⁾ : L'avion de ligne Q400 est un biturbopropulseur offrant une grande souplesse, à la fois rapide, écoénergétique et à faibles émissions. Il est le seul biturbopropulseur en production pouvant être configuré pour accueillir jusqu'à 86 passagers, tout en offrant une vitesse digne d'un avion à réaction et une distance franchissable accrue, ainsi que des coûts par siège parmi les moins élevés de son segment. La configuration combi fret-passagers de l'avion Q400 est disponible en diverses configurations et propose jusqu'à 9000 lb de capacité fret et jusqu'à 1150 pieds cubes de volume fret tout en pouvant accueillir 50 passagers. L'avion Q400 combi procure des possibilités uniques aux sociétés aériennes qui exploitent des liaisons avec des charges passagers de moyennes à faibles, mais au potentiel fret élevé.



Avion Q400

⁽¹⁾ En cours de développement.

⁽²⁾ Toutes les données et caractéristiques sont des estimations, sous réserve de modifications touchant la stratégie de gamme, la marque, la capacité et les performances au cours de la conception, de la fabrication et du processus de certification (en fonction de vols de 500 NM). Se reporter à la mise en garde à la fin du présent rapport de gestion.

⁽³⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 NM.

AVIONS SPÉCIALISÉS

Modèles : Divers avions commerciaux Bombardier

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

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE ET SOLUTIONS

SERVICES DE MAINTENANCE

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

Caractéristiques principales : Offre de services et de soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive, à des installations de service agréées et aux équipes de réparation mobiles.

SERVICES DE PIÈCES

Portefeuille de services : Fourniture de pièces neuves et d'occasion et des services d'approvisionnement initiaux, ainsi que des réparations pour les propriétaires-utilisateurs.

Caractéristiques principales : Offre de soutien aux clients couvrant tous leurs besoins en matière de pièces par l'intermédiaire de deux plaques tournantes de distribution des pièces, de huit dépôts de pièces et de deux installations de réparation et de révision de pièces de par le monde.

SMART SERVICES

Portefeuille de services : Un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol pour les avions commerciaux.

Caractéristiques principales : De la couverture des échanges et des réparations des composants de fuselages aux suites avioniques des postes de pilotage, le programme *Smart Parts* est un élément clé (avec le programme *Smart Maintenance*) de notre programme *Smart Services*, qui offre une prévisibilité budgétaire et une protection en matière de coûts à nos clients.

SERVICES DE SOUTIEN

Portefeuille de services : Portefeuille complet de services à la clientèle, y compris dix bureaux de soutien régional, des centres de réponse à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, la planification en matière d'ingénierie et de maintenance, des pilotes de liaison avec les clients, un réseau de personnel de service sur place, des équipes de réparation technique mobiles, des modifications, des publications techniques, du soutien pour les mises en service et des services électroniques.

Caractéristiques principales : Offre de services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes critiques et les demandes pour avions immobilisés au sol et soutenir tous les clients au moyen d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées.

RÉSEAU DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

En 2015, le réseau de service à la clientèle à l'échelle mondiale a continué de s'étendre, grâce à l'ouverture de nouveaux établissements de soutien afin de mieux servir les clients. Pour fournir du soutien aux clients d'avions commerciaux, nous avons ouvert un nouvel établissement de service autorisé en Inde et avons augmenté nos stocks de pièces destinés à la Chine, l'Inde et au Moyen-Orient.

FORMATION

Portefeuille de services : Gamme complète de services de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions commerciaux et spécialisés aux installations détenues en propriété exclusive et par l'intermédiaire d'un réseau de partenaires stratégiques à l'échelle mondiale. Nous comptons également cinq fournisseurs de formation approuvés offrant des services de formation dans le monde entier sous notre supervision.

Caractéristiques principales : En tant que fabricant d'équipement d'origine (FPO), nous modifions rapidement les didacticiels et les appareils de formation pour refléter les améliorations continues apportées aux avions.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Une nouvelle ère pour le marché vigoureux du segment des avions commerciaux de 100 à 150 sièges

L'élan du marché des avions commerciaux se poursuit, le trafic-passagers et le rendement financier prévu des sociétés aériennes s'améliorant en 2015. Les indicateurs clés suivants servent à effectuer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation commerciale à court terme :

Indicateur	Situation actuelle	État
Volumes de trafic-passagers	La demande d'avions neufs est surtout tributaire de la demande de transport aérien. Le trafic-passagers national et international prévu, mesuré par les revenus passagers-kilomètres (RPK), a augmenté respectivement de 6,3 % et 6,5 % pour la période depuis le début de l'année jusqu'en décembre 2015, par rapport à la période correspondante de l'année précédente. ⁽¹⁾	▲
	En 2015, les coefficients d'occupation des sièges du secteur ont atteint un sommet sans précédent. Les sociétés aériennes ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de respectivement 81,5 % et 79,7 % depuis le début de l'année jusqu'en décembre 2015, comparativement aux coefficients respectivement de 80,6 % et 79,2 % pour la période correspondante de l'année précédente. Les augmentations continues du trafic au cours des derniers mois ont entraîné la hausse des coefficients d'occupation des sièges, surtout dans les marchés nationaux. ⁽¹⁾	▲
	En 2015, le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U. et de leurs affiliés, ⁽²⁾ qui représente une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., notre principal marché, a diminué légèrement de 0,9 % en regard de 2014. Ces transporteurs aériens ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 81,4 % en 2015, en hausse par rapport à 80,6 % en 2014.	▼ ▲
Prix du carburant	Il est difficile pour les sociétés aériennes de planifier lorsque le prix de l'une des plus importantes composantes de leurs coûts opérationnels demeure volatil. Le prix moyen annuel du pétrole brut Brent a diminué, passant de 99 \$ le baril en 2014 à 52 \$ le baril en 2015. Au cours de la première semaine du mois de février 2016, il se négociait à environ 32 \$ le baril. ⁽³⁾ Plus récemment, les faibles prix du pétrole brut laissent présager une hausse anticipée de l'offre et une baisse attendue de la demande en raison d'une croissance économique mondiale plus lente que prévu. ⁽¹⁾ Même si certaines sociétés aériennes pourraient reporter leur décision de renouveler leur flotte à court terme, cette conjoncture devrait continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes, leur donnant l'occasion de réinvestir dans leurs flottes. La volatilité élevée des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions écoénergétiques.	▶
Rentabilité des sociétés aériennes	La performance financière des sociétés aériennes a continué de s'améliorer en 2015. Les profits anticipés des sociétés aériennes devraient totaliser 33,0 milliards \$ en 2015, un record et une sixième année d'affilée de bénéfices nets positifs pour l'industrie. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord sont ceux qui devraient générer les profits en dollars et les marges bénéficiaires les plus élevés en raison d'une combinaison de la consolidation de l'industrie, entraînant la hausse des coefficients d'occupation des sièges, et de la baisse des coûts du carburant, suivis des transporteurs aériens de l'Europe et de l'Asie-Pacifique. La performance financière des sociétés aériennes devrait croître pour atteindre des profits totaux de 36,3 milliards \$ en 2016. ⁽⁴⁾	▲

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

⁽¹⁾ D'après les rapports *Air Passenger Market Analysis* et *Airlines Financial Monitor* pour le mois de décembre 2015 de l'IATA.

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

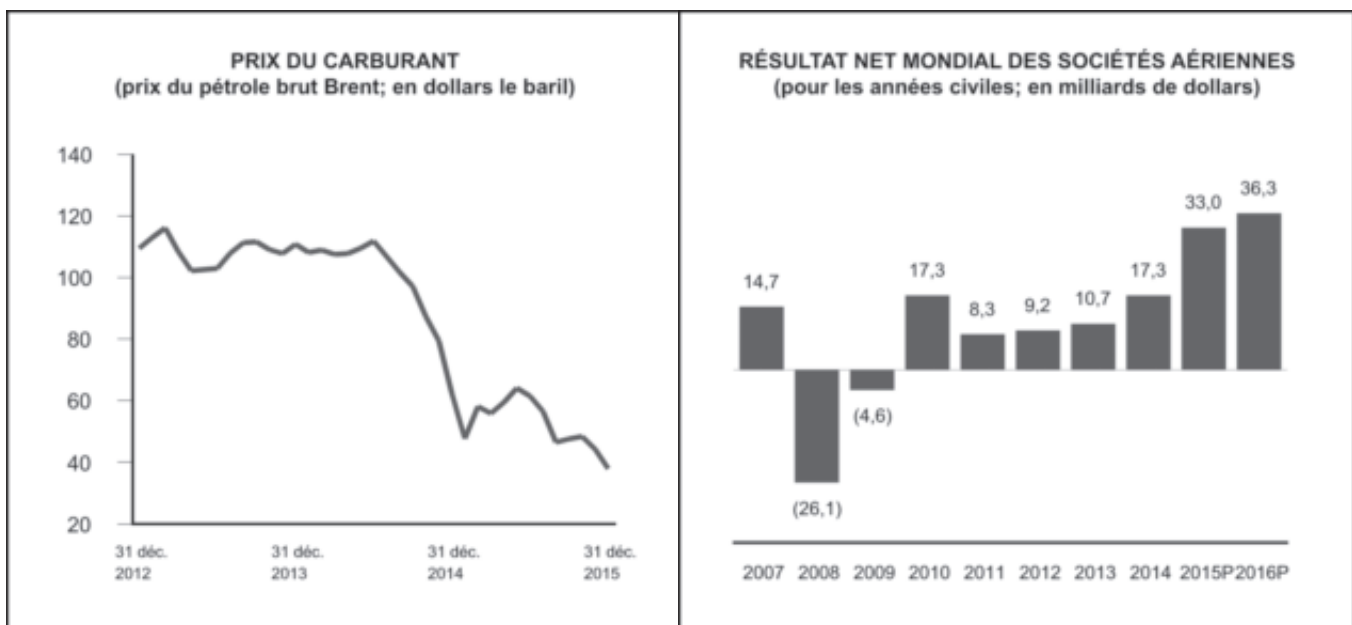
⁽³⁾ Selon le site Web de l'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

⁽⁴⁾ D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2015.

Indicateur	Situation actuelle	Status
Réglementations environnementales	Les questions et les nouvelles réglementations environnementales devraient façonner de plus en plus l'industrie mondiale du transport aérien. Ces questions peuvent être regroupées en larges catégories ayant trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant. Tout au long de son histoire, l'industrie de l'aviation a constamment amélioré sa performance environnementale et devrait continuer de le faire. L'industrie de l'aviation s'est engagée à afficher une croissance neutre en carbone d'ici 2020 et une réduction de 50 % des émissions de carbone d'ici 2050 par rapport à leur niveau de 2005. L'application de nouvelles technologies à la conception d'avions devrait jouer un rôle important dans le respect de ces engagements et accélérer le retrait des anciens avions à l'échelle mondiale. ⁽¹⁾	▲
Expéditions d'avions	En 2015, 303 livraisons d'avions ont été effectuées dans le segment des avions de 60 à 150 sièges, soit une baisse de 4,1 % par rapport à 2014. ⁽²⁾	▼
Demande de remplacement	Nous estimons que la plupart des avions commerciaux ont un cycle de vie de 15 à 30 ans. Au 31 décembre 2015, environ 2350 avions représentant un pourcentage estimatif de 38 % de la flotte mondiale en service dans le segment des avions de 60 à 150 sièges avaient plus de 15 ans, par rapport à un pourcentage de 37 % à la fin de 2014. ⁽³⁾	▲

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

- (1) Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en juin 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.
- (2) Nos estimations d'après les données disponibles sur les livraisons d'avions de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal et selon l'information destinée au public de certains de nos concurrents.
- (3) D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.



Source: EIA des É.-U.

Sources: D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2015.

P : Prévisionnel

D'après l'IATA, les sociétés aériennes dans le monde entier devraient afficher collectivement des profits nets record en 2015. La performance financière des sociétés aériennes s'est améliorée dans la plupart des régions au cours de l'année, surtout aux É.-U. à la suite de regroupements de sociétés aériennes et de la baisse du prix du carburant.⁽¹⁾

(1) D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2015.

La conjoncture économique mondiale et celle de chaque pays représentent des facteurs déterminants de la demande de transport aérien. Ainsi, la vigueur de l'industrie aéronautique dépend de la conjoncture économique et, en général, d'un décalage entre la reprise économique et le moment où elle influe sur les livraisons et les revenus des fabricants d'équipement d'origine. La croissance du PIB réel est une mesure généralement acceptée de l'activité économique.

Le PIB réel mondial a augmenté de 2,5 % en 2015, soit une augmentation légèrement inférieure à celle de 2,7 % en 2014. En 2016 et 2017, l'économie mondiale devrait progresser respectivement de 2,3 % et 2,9 %.⁽¹⁾

Le PIB des É.-U., le marché le plus important pour les avions commerciaux, devrait croître de 2,0 % en 2016, par rapport à une croissance de 2,4 % en 2015. En Europe, notre deuxième marché en importance pour ce qui est des ventes, le PIB devrait croître de 1,9 % en 2016, soit au même rythme qu'en 2015.⁽¹⁾

La Chine et l'Inde, régions à fort potentiel de croissance pour l'aviation commerciale, devraient connaître une croissance respective de 6,2 % et 7,4 % en 2016, comparativement à 6,9 % et 7,4 % en 2015. La CÉI, après avoir connu une décroissance de 3,1 % en 2015, devrait connaître une décroissance de 1,2 % en 2016.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon les rapports sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics daté du 11 février 2016.

Perspectives à court terme

La tendance positive actuelle des indicateurs du marché et la hausse future prévue des taux de croissance du PIB devraient entraîner une croissance supplémentaire de la demande en transport aérien et la demande d'avions neufs devrait suivre.

L'économie mondiale devrait croître de 2,3 % en 2016, de 2,9 % en 2017 et de 3,0 % en 2018.⁽¹⁾ Par le passé, la demande en transport aérien s'est intensifiée lorsque l'économie mondiale s'est améliorée et la demande d'avions neufs devrait suivre. Nous croyons que le segment de marché des avions régionaux de plus grande taille et des avions de grande ligne de plus petite taille devrait enregistrer une croissance en Amérique du Nord, tandis que les sociétés aériennes continueront de se concentrer sur l'optimisation de leur flotte, l'efficacité énergétique et la réduction des impacts environnementaux.

En Europe, le PIB devrait augmenter de 1,9 % en 2016. Ainsi, nous ne prévoyons guère de croissance de la demande d'avions régionaux en Europe en 2016. En 2017 et 2018, la croissance prévue est respectivement de 2,1 % et 2,0 %.⁽¹⁾ Les sociétés aériennes européennes devraient continuer de se concentrer sur la consolidation et la restructuration de leurs activités.

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

⁽¹⁾ Selon les rapports sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics daté du 11 février 2016.

Perspectives à long terme

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

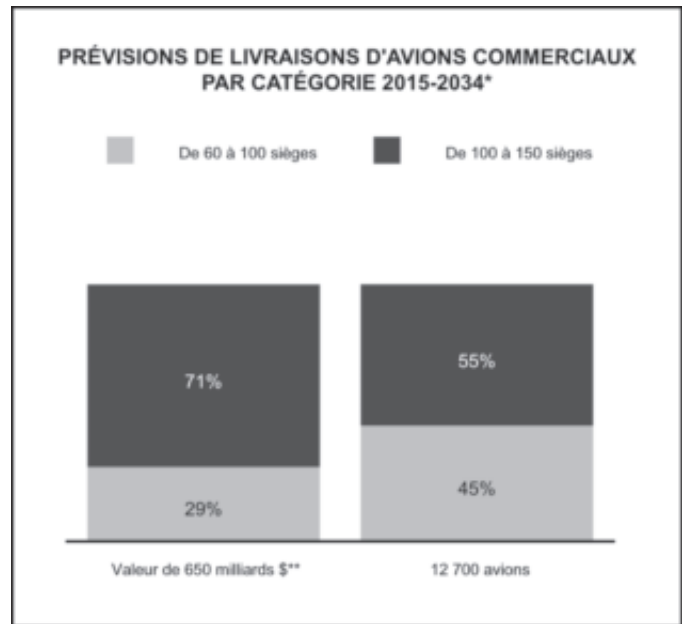
En juin 2015, nous avons publié nos prévisions annuelles de marché sur 20 ans pour 2015 à 2034.⁽¹⁾

Selon les prévisions pour le marché des avions commerciaux, 12 700 avions commerciaux de 60 à 150 sièges seront livrés au cours des 20 prochaines années, comparativement à nos prévisions antérieures de 13 100 livraisons d'avions de 20 à 149 sièges pour 2014 à 2033. Cette baisse par rapport à nos prévisions antérieures est surtout attribuable au fait que le segment d'appareils de 20 à 59 sièges n'est plus compris dans la portée redéfinie des prévisions.

La valeur des livraisons des 20 prochaines années est estimée à 650 milliards \$⁽²⁾, comparativement à la prévision antérieure de 658 milliards \$. Au cours des 20 prochaines années, 5000 avions commerciaux de 60 à 150 sièges devraient être retirés du service, soit une hausse de 4 %, par rapport aux prévisions de 4800 retraits établies en 2014.

⁽¹⁾ Disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com.

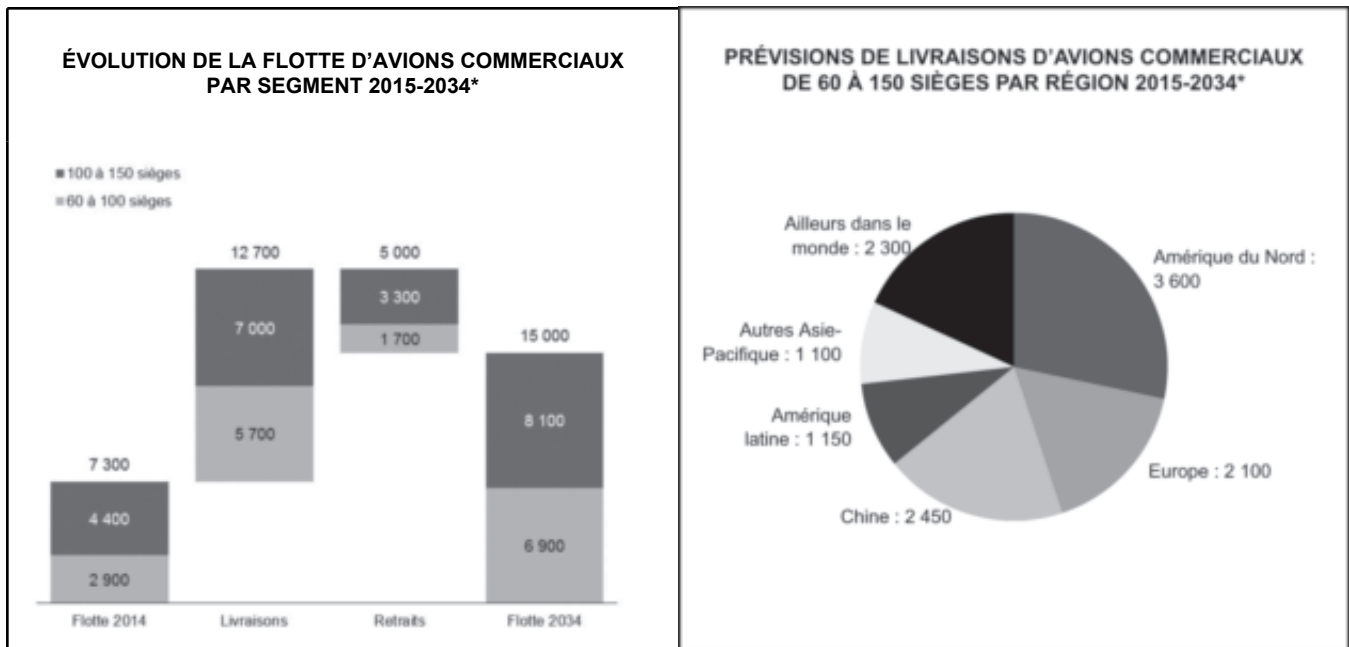
⁽²⁾ Les revenus sont fondés sur les prix estimatifs affichés du segment de 2014.



* Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en juin 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

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

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



* En unités. Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en juin 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

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

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

À long terme, la flotte d'avions de 60 à 150 sièges dans le monde entier devrait croître pour atteindre 15 000 unités d'ici 2034. Environ 55 % des livraisons sont prévues dans le segment des avions de 100 à 150 sièges, pour une valeur approximative de 460 milliards \$.⁽¹⁾⁽²⁾ Les sociétés aériennes exerçant leurs activités dans ce segment, qui ont connu des contraintes avec les technologies actuellement offertes par ces avions, devraient assister à une transformation majeure de leur flotte. Les avions en service aujourd'hui dans ce segment de marché sont plus vieux que les avions monocouloirs plus grands. La flotte de ce segment n'a quasiment pas été renouvelée et, à ce jour, la *C Series* est la seule d'une conception entièrement nouvelle sur ce marché. Même si d'autres avions redessinés devraient faire leur entrée sur ce marché, la *C Series* sera plus économique et offrira plus de confort pour les passagers. Nous prévoyons conquérir 50 % de ce marché, soit jusqu'à 3500 livraisons d'avions *C Series* au cours des 20 prochaines années.⁽¹⁾ Les réglementations environnementales et la nécessité d'exploiter des avions de plus grande taille que des avions régionaux devraient générer une croissance de ce segment de marché.

Le marché des avions de 60 à 100 sièges devrait connaître une croissance importante pendant la période prévisionnelle avec une demande de 5700 avions, d'une valeur de 190 milliards \$.⁽¹⁾⁽²⁾ Dans l'ensemble, la demande d'avions régionaux sur le marché des avions de 60 à 100 sièges devrait être répartie de façon approximativement égale entre les biturbopropulseurs et les biréacteurs au chapitre du nombre d'unités.

⁽¹⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en juin 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

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

Services à la clientèle

Notre réseau mondial de service à la clientèle comprend des plaques tournantes de distribution des pièces, des entrepôts de pièces, des installations de service agréés (ASF), des centres de service, des bureaux de soutien régionaux (RSO), des centres de réponse à la clientèle (CRC), des équipes de réparation mobiles (MRT) ainsi que des centres de formation et des fournisseurs de formation agréés (ATP).

Pour de l'information supplémentaire sur nos installations de soutien, se reporter à la rubrique Profil.

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

Indicateurs du marché du service à la clientèle

Indicateur	Situation actuelle	État
Flotte en service	Le nombre d'avions commerciaux Bombardier en service est demeuré essentiellement inchangé en 2015 par rapport à 2014 avec environ 2210 avions. ⁽¹⁾	►
Nombre moyen quotidien d'heures de vol	Selon nos estimations, le nombre moyen quotidien d'heures de vol de la flotte d'avions commerciaux Bombardier a enregistré une diminution légère d'environ 1,4 % pour la période de douze mois close le 31 octobre 2015, comparativement à la période correspondante de l'année précédente.	▼
Âge moyen de la flotte	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte des avions Bombardier devrait avoir une incidence sur la taille du marché de la maintenance. L'âge moyen de la flotte des avions commerciaux Bombardier a légèrement augmenté en 2015 par rapport à celui en 2014. ⁽¹⁾	▲

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

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

Perspectives à court terme

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

Perspectives à long terme

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

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

⁽¹⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en juin 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

La performance financière des sociétés aériennes s'est améliorée au cours des dernières années pour atteindre des sommets,⁽¹⁾ mais les marges demeurent tributaires de facteurs importants de croissance des coûts, comme la **main-d'œuvre**, la maintenance et le carburant. Les exploitants se concentrent de plus en plus et inlassablement sur la gestion des coûts, et portent une attention particulière à la gestion des dépenses de maintenance.

La flotte de transport aérien commercial mondiale comprend environ 23 000 avions. Environ 25 % de la flotte est établie en Amérique du Nord, près de 20 % en Europe, tandis que la Chine et les autres régions d'Asie-Pacifique et l'Inde combinées comptent légèrement plus de 25 % de la flotte.⁽²⁾ Toutefois, la composition devrait changer au cours des dix prochaines années. En Amérique du Nord, la flotte devrait diminuer de 7 % tandis que les marchés d'Asie prévoient les taux de croissance les plus élevés, représentant des possibilités pour l'industrie de la maintenance, de la réparation et de la révision.⁽³⁾

Le marché des frais de maintenance, de réparation et de révision lié au transport aérien s'élevait à 62,1 milliards \$ en 2014. Il devrait croître à un taux de croissance annuel composé de 3,8 %, pour atteindre 90 milliards \$ d'ici 2024, la région Autres Asie-Pacifique et la Chine étant le moteur de cette croissance.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année Economic Performance of the Airline Industry publié en décembre 2015.

⁽²⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.

⁽³⁾ Selon le rapport Global Fleet and MRO Market Economic Assessment publié en mars 2015 et préparé par CAVOK, division de Oliver Wyman.

⁽⁴⁾ Selon la présentation MRO Market Forecast & Trends faite par ICF International dans le cadre de l'Aviation Week MRO Asia-Pacific Conference le 3 novembre 2015.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous les sites d'Avions commerciaux récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon les indicateurs cibles de rendement. Un total de 3000 employés de par le monde, ou 67 % des employés permanents, participent au programme. En 2015, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAIL avant éléments spéciaux, les flux de trésorerie disponibles et l'exécution selon le calendrier des programmes de développement de nouveaux produits.

⁽¹⁾ Défini comme les commandes nettes reçues sur les 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.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	644 \$	720 \$	2 395 \$	2 740 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(58) \$	(113) \$	(66) \$	(5) \$
Amortissement ⁽²⁾	29	27	104	102
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(87)	(140)	(170)	(107)
Éléments spéciaux	240	—	3 800	16
RAII	(327) \$	(140) \$	(3 970) \$	(123) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(13,5) %	(19,4) %	(7,1) %	(3,9) %
Marge RAII	(50,8) %	(19,4) %	ins	(4,5) %

⁽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.

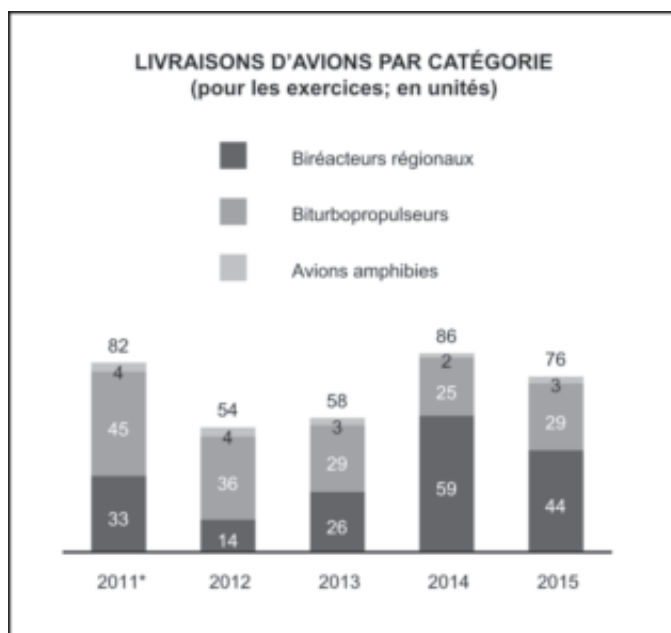
⁽²⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

Revenus par région⁽¹⁾

	Exercices clos les 31 décembre			
	2015		2014	
Amérique du Nord	1 514 \$	63 %	1 655 \$	60 %
Asie-Pacifique	466	20 %	609	22 %
Ailleurs dans le monde ⁽²⁾	237	10 %	295	11 %
Europe	178	7 %	181	7 %
	2 395 \$	100 %	2 740 \$	100 %

⁽¹⁾ Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

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



* L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

Revenus

Les diminutions respectives de 76 millions \$ et de 345 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 sont attribuables principalement à la baisse du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, contrebalancée en partie par la hausse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2015	2014	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges - Programme d'avions C Series	1	— \$	— \$	3 249 \$	— \$
Modifications des estimations et variations de la juste valeur	2	—	—	312	—
Charge de dépréciation - Outillage du programme d'avion CRJ1000	3	240	—	240	—
Charge de restructuration	4	—	—	(1)	23
Gain sur résolution d'un litige	5	—	—	—	(7)
		240 \$	— \$	3 800 \$	16 \$
Incidence sur la marge RAIL		(37,3) %	0,0 %	ins	(0,6) %

1. Représente une charge de dépréciation de 3,1 milliards \$ liée à l'outillage du programme aéronautique, des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 179 millions \$, découlant de l'achèvement d'un examen approfondi du programme d'avions C Series ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. Une contrepartie de 14 millions \$ liée à cet élément spécial est portée au poste Siège social et élimination.
2. Liées à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite des modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et une plus grande probabilité que le bénéficiaire de garantie se prévale de la garantie de valeur résiduelle compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et d'une perte sur certains instruments financiers imputable aux modifications apportées à la juste valeur estimative.

3. Représente une charge de dépréciation de 240 millions \$ liée au solde des coûts de développement du programme aéronautique *CRJ1000*. La dépréciation découle du manque de nouvelles commandes récentes et du faible carnet de commandes fermes pour l'avion *CRJ1000*, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux États-Unis, qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U. Une charge de 3 millions \$ liée à cet élément spécial est portée au poste Siège social et élimination.
4. La charge de restructuration de 2015 a trait à :
 - un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent. Les charges de restructuration pour l'exercice 2014 avaient trait essentiellement à :
 - une charge de 18 millions \$ en 2014 liée à la réduction des effectifs découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014; et
 - une charge de 5 millions \$ découlant de la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.
5. Représente un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015 a diminué considérablement par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (se reporter à la description des éléments spéciaux susmentionnés) pour le quatrième trimestre a augmenté de 5,9 points de pourcentage et cette hausse est essentiellement attribuable à :

- la diminution des autres charges, surtout en raison d'un écart positif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle.

En partie contrebalancée par :

- l'augmentation des pertes liées aux premières unités en production du programme d'avions *C Series*.⁽¹⁾

Au cours de l'exercice, la marge RAI a diminué considérablement par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (se reporter à la description des éléments spéciaux susmentionnés) pour l'exercice a diminué de 3,2 points de pourcentage essentiellement en raison de :

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

En partie contrebalancées par :

- la diminution des autres charges, surtout en raison d'un écart positif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle.

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

Le programme d'avions révolutionnaire C Series progresse vers la MES

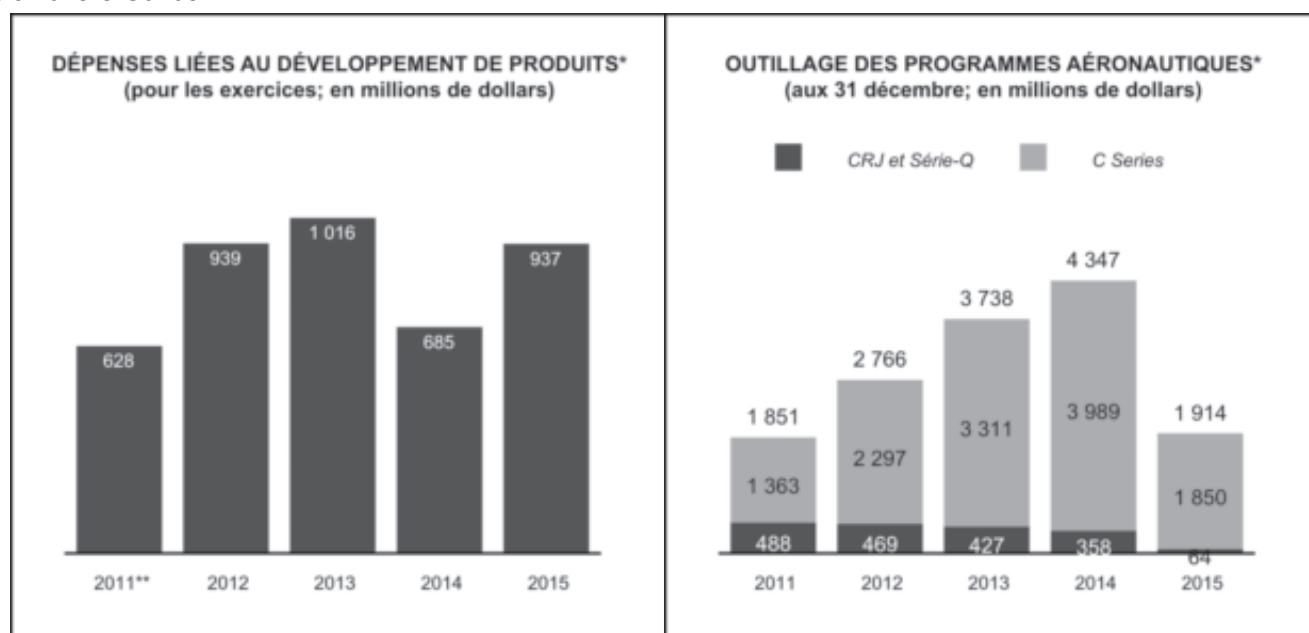
Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	220 \$	122 \$	937 \$	685 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	2	3	8
	221 \$	124 \$	940 \$	693 \$
En pourcentage des revenus	34,3 %	17,2 %	39,2 %	25,3 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 12 millions \$ et 60 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 (respectivement 19 millions \$ et 76 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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



* Pour les exercices 2011 à 2013, les dépenses n'ont pas été retraitées afin de rendre leur présentation conforme à la présentation sectorielle de la période écoulée.

** L'exercice 2011 clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

* Pour les exercices 2011 à 2012, les soldes n'ont pas été retraités afin de rendre leur présentation conforme à la présentation sectorielle de la période écoulée.

Au 31 décembre 2015, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux⁽¹⁾ s'établissait à 1,9 milliard \$, comparativement à 4,3 milliards \$ au 31 décembre 2014. La diminution de la valeur comptable nette de l'outillage des programmes d'avions commerciaux au 31 décembre 2015 découlait principalement des charges de dépréciation liées au programme d'avions C Series et au programme d'avion CRJ1000 respectivement de 3,1 milliards \$ et 240 millions \$ comptabilisées au troisième et au quatrième trimestres de 2015.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 294 millions \$ au 31 décembre 2015 (523 millions \$ au 31 décembre 2014).

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

Solde au 31 décembre 2014	4 347 \$
Investissements dans le développement de produits	937
Amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	(60)
Charge de dépréciation liée au programme d'avions <i>C Series</i>	(3 070)
Charge de dépréciation liée à l'avion <i>CRJ1000</i>	(240)
Solde au 31 décembre 2015	1 914 \$

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

PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS		
Étape		Description
Définition conceptuelle	JTAP	Phase d'évaluation technique conjointe – Examen préliminaire avec des partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'analyser les technologies souhaitées pour construire ou modifier un avion.
	JCDP	Phase de définition conceptuelle conjointe – Effort en collaboration avec des partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'effectuer une étude de compromis de configuration d'avion et de définir l'architecture et la fonctionnalité des systèmes.
Préparation du lancement		Poursuite des activités liées à la définition de la conception et des activités techniques. Création d'un plan de projet afin d'établir le calendrier, le coût, la portée, l'énoncé des travaux et les ressources nécessaires pour le programme.
Définition préliminaire	JDP	Phase conjointe de définition – Détermination conjointe avec des partenaires et fournisseurs de la conception technique de l'avion et du partage des travaux requis. Optimisation de la conception de l'avion quant aux coûts de fabrication, d'assemblage et de cycle de vie.
Définition détaillée	DDP	Phase de conception détaillée – Préparation des dessins de fabrication détaillés et confirmation de la conception d'après la définition préliminaire de la conception convenue à la phase précédente.
Lancement de la définition du produit		Lancement officiel des dessins techniques pour la fabrication, permettant ainsi l'achèvement des conceptions des outils et l'assemblage du premier avion produit.
Certification du produit		Achèvement des activités liées à la certification visant à prouver que l'avion est conforme aux exigences de conception initiales et à toutes les normes réglementaires de navigabilité.
Achèvement du programme		Conclusion de l'activité de conception finale. Préparation pour la MES.

Le programme d'avions C Series

À la suite de l'achèvement du programme d'essais en vol exhaustif et rigoureux pour la certification de l'avion CS100, comprenant plus de 3000 heures d'essais en vol, l'avion a obtenu la certification de type de Transports Canada le 17 décembre 2015, ouvrant la voie à la livraison de l'avion au premier exploitant SWISS et à sa MES prévues au deuxième trimestre de 2016.

Au cours du quatrième trimestre de 2015, l'avion CS100 a terminé avec succès la première phase d'évaluation d'itinéraires avec l'achèvement du bloc initial de 150 heures d'essais de fonctionnalité et de fiabilité. Ces tests, aussi appelés vols d'évaluation d'itinéraires, se déroulent suivant des trajets et des procédures d'exploitation de vols typiques. À la suite de l'achèvement du programme d'évaluation d'itinéraires nord-américains, l'avion commencera les vols d'évaluation d'itinéraires européens au cours des prochaines semaines. Les essais à l'appui de la certification des caractéristiques optionnelles requises pour certains clients, comme les vols à plus grande distance des avions à deux moteurs et l'approche à angle prononcé, se poursuivent. Tous les essais de performance sonore ont été réalisés, confirmant que l'avion est le biréacteur commercial en production le plus silencieux de sa catégorie.⁽¹⁾

L'accent est désormais mis pour garantir une MES sans faille auprès du premier exploitant SWISS et la première livraison est prévue au deuxième trimestre de 2016.

Essais en vol de l'avion CS300

La documentation de certification de l'avion CS300 est réalisée à plus de 70 %. Le premier FTV CS300 est mis à niveau avec du matériel et des logiciels mis à jour aux versions les plus récentes, et continue d'être soumis aux essais planifiés, notamment les essais de flottement, de maniement, de performance de croisière, de décollage et d'atterrissage par vent de travers, de freinage et d'anti-dérapiage.

Le deuxième FTV CS300 s'est joint à la flotte d'essais en vol au premier trimestre de 2016. La MES de l'avion CS300 est prévue pour le deuxième semestre de 2016.

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

Tous les avions d'essais en vol se sont révélés d'une fiabilité élevée et leurs performances ainsi que les résultats des essais sont conformes aux attentes.

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

Accélération de la cadence pour atteindre la production à plein régime et état de préparation à la MES

L'accélération de la cadence vers la production à plein régime du programme d'avions C Series a commencé. En ce qui a trait à la fabrication, l'accélération progresse comme prévu dans les nouvelles installations d'assemblage de Mirabel, au Canada, et un plus grand nombre d'avions progressent sur la chaîne d'assemblage, y compris les unités destinées à l'exploitant de lancement SWISS - le premier avion de la société aérienne est terminé sur le plan des structures.

En décembre 2015, Transports Canada, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA) ont octroyé une qualification provisoire de niveau C au simulateur de vol complet du CS100, qui jouera un rôle important dans la formation au pilotage du tout nouvel avion CS100. Les organismes de réglementation ont également qualifié le dispositif d'entraînement au vol de l'avion CS100.

Les activités de soutien à la clientèle s'accroissent en préparation pour la première livraison.

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	—	1	2	7
<i>CRJ900</i>	6	13	38	48
<i>CRJ1000</i>	3	—	4	4
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	10	8	29	25
Avions amphibies	1	1	3	2
	20	23	76	86

Le nombre de livraisons d'avions commerciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 a diminué par rapport à l'exercice précédent, en raison surtout du nombre plus élevé de livraisons d'avions *CRJ900* à Delta Air Lines, Inc. au cours de l'exercice précédent.

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2015, nous avons conquis 28 % du marché en fonction des unités livrées dans le segment des avions de 60 à 100 sièges. En comparaison, la part de marché s'est élevée à 27 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2014.⁽¹⁾

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

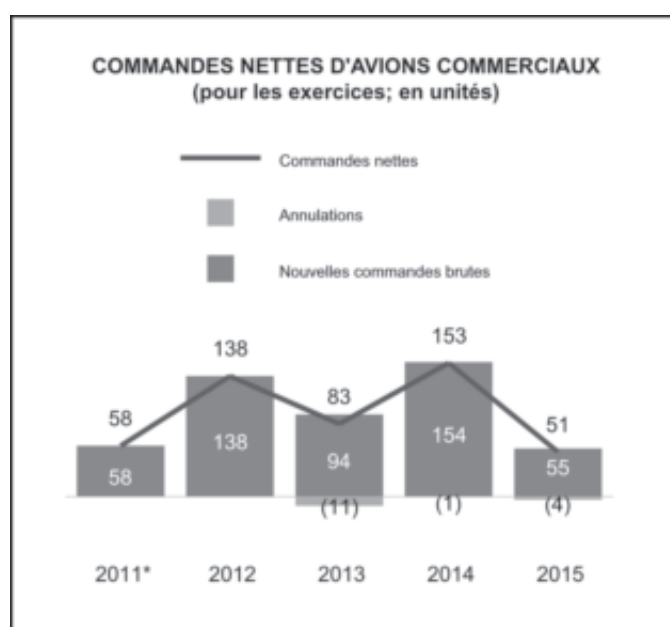
Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	—	—	2	1
<i>CRJ900</i>	18	25	25	45
<i>CRJ1000</i>	—	—	(2)	—
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS300</i>	—	—	—	61
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	3	7	26	41
Avions amphibies	—	3	—	5
	21	35	51	153

Le nombre de commandes d'avions a diminué dans tous les segments d'avions au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2015, mais surtout dans la catégorie de biréacteurs commerciaux.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2014, d'importantes commandes ont été reçues de Macquarie AirFinance portant sur 40 avions CS300, de Al Qahtani Aviation Company portant sur 16 avions CS300 et de American Airlines, Inc. et China Express Airlines portant respectivement sur 24 et 16 avions CRJ900.



* L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2015 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Quatrième trimestre			
China Express Airlines (Chine) ⁽³⁾	10 CRJ900	463 \$	—
Client préférant garder l'anonymat ⁽⁴⁾	8 CRJ900	369 \$	6 CRJ900
Premier trimestre			
Chorus Aviation Inc. (Canada)	13 Q400	424 \$	10 Q400
Mesa Airlines (É.-U.)	7 CRJ900	326 \$	—

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

⁽³⁾ Avec cette transaction, China Express Airlines a exercé huit options acquises antérieurement sur des avions CRJ900.

⁽⁴⁾ Les avions seront exploités dans le réseau de la société suédoise Scandinavian Airlines (SAS) par CityJet, établie à Dublin.

Après la fin de l'exercice, nous avons signé une lettre d'intention avec Air Canada visant 45 avions CS300, assortie d'options pour 30 avions CS300 supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions CS100. À l'exécution d'une entente d'achat ferme, Air Canada deviendra le premier transporteur de grandes lignes à réseau international de la gamme d'avions C Series en Amérique du Nord. Cette lettre d'intention complète nos commandes d'avions C Series existantes tant en Europe qu'en Asie. Les livraisons d'avions à Air Canada devraient commencer en 2019. Selon le prix affiché de l'avion CS300, une commande ferme serait évaluée à environ 3,8 milliards \$. Le carnet de commandes au 31 décembre 2015 ne tenait pas compte de cette lettre d'intention.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes

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

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

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	Aux 31 décembre			
	2015		2014	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	10	—	10	—
CRJ900	44	24	57	56
CRJ1000	25	9	31	22
Biréacteurs commerciaux				
CS100	53 ^{(1) (2)}	49	63 ⁽¹⁾	49
CS300	190 ^{(1) (2)}	113	180 ⁽¹⁾	113
Biturbopropulseurs				
Q400	39	77	42	94
Avions amphibies				
	—	—	3	—
	361	272	386	334

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

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

Le carnet de commandes fermes d'avions C Series totalise 243 avions commandés par 14 clients dans 14 pays au 31 décembre 2015. À la date de publication du présent rapport, un total de 678 commandes fermes et autres ententes⁽¹⁾ visant des avions C Series ont été signées avec 23 clients dans 20 pays, dont 243 commandes fermes.

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

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Quatrième trimestre clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes	21	35	51	153
Livraisons	20	23	76	86
	1,1	1,5	0,7	1,8

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



* L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

Effectifs

Nombre total d'employés

	Aux 31 décembre	
	2015	2014
Permanents ⁽¹⁾	4 500	4 900
Contractuels ⁽²⁾	550	200
	5 050	5 100
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	38 %	39 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

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

Les effectifs au 31 décembre 2015 sont demeurés à un niveau similaire à celui de l'exercice précédent. Nous prévoyons augmenter nos effectifs à nos installations d'assemblage à Mirabel, au Québec, au fur et à mesure que nous accélérerons la cadence de production du programme d'avions *C Series*.

Principales conventions collectives

Emplacement	Syndicat	Nombre approximatif d'employés permanents couverts au 31 décembre 2015	Expiration de la convention collective actuelle
Toronto, Canada	Unifor – Sections locales 112 et 673	850	22 juin 2018
Montréal, Canada	Section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	800	30 novembre 2018

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

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

En octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente prévoyant un investissement en capitaux propres de 1,0 milliard \$ par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) (le gouvernement du Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle nous transférerions les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée sera détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., elle poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series*. Par suite de l'investissement, la société en commandite nouvellement constituée sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement demeure conditionnel à la conclusion d'ententes définitives, à l'obtention du consentement de tiers, à la réalisation d'une restructuration interne préalable à la clôture, à l'obtention des approbations réglementaires requises et au respect des autres conditions préalables habituelles.

Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*. Nous prévoyons que le programme d'avions *C Series* nécessitera des liquidités de 2,0 milliards \$ au cours des cinq prochaines années, dont un montant de 1,0 milliard \$ proviendra de l'investissement du gouvernement du Québec, après quoi les flux de trésorerie du programme devraient être positifs.

L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B à droits de vote limités du capital de Bombardier Inc., à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en \$ US de 2,21 \$ CAN, selon le taux de change en vigueur à la date de signature des ententes définitives. Les bons de souscription auront une durée de cinq ans à compter de la date d'émission et ne seront pas inscrits à la cote de la Bourse de Toronto.

La signature des ententes définitives, le décaissement de l'investissement et l'émission des bons de souscription devraient avoir lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture.

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

La participation que détient le gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable, à notre gré, dans certaines circonstances.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit pour 2015	Ce que nous avons fait en 2015	Ce qui s'en vient pour 2016 ⁽¹⁾
Croissance et livraisons	Environ 80 livraisons.	76 livraisons.	Revenus d'environ 3,0 milliards \$. Environ 95 livraisons.
Rentabilité⁽²⁾	RAII négatif d'environ 200 millions \$, y compris l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions <i>C Series</i> . ⁽³⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 170 millions \$.	RAII négatif d'environ 550 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions <i>C Series</i> . ⁽³⁾

Le nombre de livraisons a été légèrement en deçà des prévisions, mais nous avons légèrement dépassé nos prévisions portant sur la rentabilité en 2015.

La demande d'avions commerciaux neufs est tributaire de la demande de transport aérien. Le marché est vigoureux en raison d'importants volumes de trafic-passagers et les transporteurs aériens devraient atteindre des niveaux de rentabilité record en 2015 et en 2016.⁽⁴⁾

Le programme d'avions *C Series* devrait stimuler notre croissance et, par conséquent, sa MES est une priorité. Grâce au programme d'avions *C Series*, nous avons les meilleurs produits de leur catégorie. Le programme d'avions *C Series* offre les premiers appareils de conception entièrement nouvelle conçus spécifiquement pour le segment de marché des appareils de 100 à 150 sièges, segment où peu de nouveaux produits ont été développés au cours des trois dernières décennies. Le prix du carburant, qui demeure volatil, est l'une des composantes les plus importantes de la rentabilité des sociétés aériennes. Le programme d'avions *C Series* dépasse ses objectifs initiaux sur le plan des performances d'autonomie, de consommation de carburant, de charge utile et d'émissions. Ses coûts d'exploitation, notamment de faibles coûts par vol et par siège-mile, en font un choix idéal pour les sociétés aériennes songeant au retrait de vieux appareils moins écoénergétiques. Nous poursuivons les vols de démonstration pour présenter l'avion aux sociétés aériennes et à d'autres exploitants intéressés dans le monde entier.

L'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions *C Series* exercera une pression sur notre rentabilité à court terme; toutefois, nous avons mis en place un système de production de dernière génération pour nous assurer d'accélérer efficacement la production afin de réduire les coûts liés à la production des premières unités. Nous travaillerons à garnir notre carnet de commandes et à tirer parti de notre processus d'approvisionnement amélioré pour réduire les coûts unitaires.

Nous nous attendons à ce que les grands biréacteurs régionaux et biturbopropulseurs continuent à jouer un rôle important sur le marché des avions régionaux d'une capacité maximale de 100 sièges. En raison des avantages économiques que procurent notre gamme de biréacteurs régionaux *CRJ* et nos biturbopropulseurs *Q400*, de la vaste flotte en service et des avantages de la communauté des avions de la gamme *CRJ*, nous croyons être bien positionnés dans les catégories des biréacteurs régionaux et des biturbopropulseurs.

Forts de notre solide portefeuille de produits et de notre feuille de route jusqu'en 2020 qui inclut notre plan de transformation opérationnel visant la réduction de nos coûts,⁽⁵⁾ nous croyons avoir mis en place le plan tout indiqué pour accroître nos revenus et notre rentabilité.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs ci-après.

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

⁽³⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion entraînent des coûts plus élevés et leurs prix de vente sont habituellement moins élevés que ceux des unités produites ultérieurement dans le cycle de vie du programme.

⁽⁴⁾ D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2015.

⁽⁵⁾ Pour de plus amples renseignements sur notre feuille de route jusqu'en 2020, se reporter à la rubrique Priorités stratégiques dans la section Sommaire.

Énoncés prospectifs :

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

- le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives⁽²⁾;
- l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*, dont des améliorations découlant de la courbe d'apprentissage;
- notre capacité à renforcer notre position sur le marché et notre proposition de valeur en ce qui concerne les programmes de l'avion *Q400* et des avions *CRJ*.
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives de transformation principales, particulièrement celles touchant les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la *main-d'œuvre* et l'amélioration du fonds de roulement;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus du programme d'avions *C Series*;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer notre stratégie de développement de nos produits;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues; et
- la stabilité des taux de change.

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

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

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Reclassement

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et rapprochées avec les mesures les plus comparables des IFRS. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et principaux événements	99
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	100
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	101
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	102
ANALYSE DES RÉSULTATS	Le rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 Nouvelles commandes externes, carnet de commandes externes Nos effectifs	102
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	105

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Contribuer à la compétitivité globale de Bombardier

REVENUS	MARGE RAII AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES
1,8 milliard \$	5,8 %	26 millions \$

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2015	2014	Écart
Revenus	1 797 \$	1 919 \$	(6) %
Nouvelles commandes externes	474	556	(15) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	1,0	ins
RAII	105 \$	83 \$	27 %
Marge RAII	5,8 %	4,3 %	150 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	104 \$	97 \$	7 %
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,8 %	5,1 %	70 bps
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	154 \$	146 \$	5 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,6 %	7,6 %	100 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	26 \$	38 \$	(32) %
Aux 31 décembre	2015	2014	
Carnet de commandes externes	80 \$	113 \$	(29) %

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

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

- Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. Aérostructures et Services d'ingénierie prévoit réduire ses effectifs d'environ 2500 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017 tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs sera en partie compensée par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Ces ajustements permettront à notre entreprise de réorganiser ses effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité.

PROFIL

Capacité de calibre international

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

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

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



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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

Indicateur	Situation actuelle	Status
Nombre de nouveaux produits en développement ou d'améliorations à des plateformes existantes par les équipementiers d'origine (OEM)	Les nouveaux programmes devraient faire leur entrée sur les marchés de la Chine, de la Russie et de l'Inde au cours des prochaines années. Boeing et Airbus n'ont, à l'heure actuelle, aucun nouveau programme en développement, mais les programmes existants devraient demeurer stables.	▲
Cadence de production des OEM/nombre de livraisons d'avions	Airbus et Boeing ont accru la cadence de production de leurs programmes en cours. Bombardier prévoit accélérer la cadence de son programme d'avions <i>C Series</i> à compter de 2016. Malgré le fait que Bombardier a ralenti la cadence de production des avions <i>Global 5000</i> et <i>Global 6000</i> , le marché des avions d'affaires devrait croître à un taux de croissance annuel composé de 5 % d'ici 2020 dans les segments de marché où nous livrons concurrence. ⁽¹⁾	▲

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

⁽¹⁾ Selon les prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2015 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

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

L'état actuel de certains facteurs de croissance du marché pourrait avoir une incidence négative sur le secteur des aérostructures à court terme. La conjoncture économique et les enjeux géopolitiques actuels en Chine, en Russie et en Amérique latine ont eu une incidence négative sur les commandes d'avions d'affaires et d'avions commerciaux. La confiance de l'industrie dans le marché des biréacteurs d'affaires⁽¹⁾ a considérablement diminué au cours des quatre derniers trimestres. Sur une note positive, la demande de transport aérien auprès des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les RPK, a augmenté par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente et demeure forte depuis le début de l'année en cours.

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

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

⁽²⁾ Rapport *Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL) 2015 - The eleventh review of the Aerostructures Market* de Counterpoint, et rapport ICF International, *Aerostructures & Components MRO Market Overview*, produit le 17 mars 2015.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation des objectifs selon les indicateurs cibles de rendement. Un total de 4200 employés de par le monde, ou 40 % des employés permanents, participent au programme. En 2015, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles.

⁽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.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Accent sur la réduction des coûts

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus				
Revenus intersectoriels	321 \$	377 \$	1 290 \$	1 359 \$
Revenus externes	122	145	507	560
	443 \$	522 \$	1 797 \$	1 919 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	3 \$	32 \$	154 \$	146 \$
Amortissement ⁽²⁾	12	10	50	49
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(9)	22	104	97
Éléments spéciaux	—	—	(1)	14
RAII	(9) \$	22 \$	105 \$	83 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(2,0) %	4,2 %	5,8 %	5,1 %
Marge RAI	(2,0) %	4,2 %	5,8 %	4,3 %

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

⁽²⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

Revenus par région⁽¹⁾

	Exercices clos les 31 décembre			
	2015		2014	
Amérique du Nord	1 328 \$	74 %	1 393 \$	73 %
Europe	395	22 %	425	22 %
Ailleurs dans le monde ⁽²⁾	43	2 %	58	3 %
Asie-Pacifique	31	2 %	43	2 %
	1 797 \$	100 %	1 919 \$	100 %

⁽¹⁾ Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

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

Revenus

La diminution de 79 millions \$ pour le trimestre est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (56 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume d'avions d'affaires, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de pièces de rechange; et
- une baisse des revenus externes (23 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume d'aérostructures.

La diminution de 122 millions \$ pour l'exercice est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (69 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume d'avions d'affaires et d'avions commerciaux, en partie contrebalancée par les prix plus élevés des avions d'affaires, reflétant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels, et une augmentation des ventes de pièces de rechange; et
- une diminution des revenus externes (53 millions \$), principalement attribuable à une diminution du volume d'aérostructures, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de pièces de rechange.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour l'exercice 2015 est lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour l'exercice 2014 comprenaient une charge de 10 millions \$ liée à la réduction des effectifs découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014 et à une charge de 4 millions \$ liée à la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015 a diminué de 6,2 points de pourcentage en regard de celle de la période correspondante de l'exercice précédent, essentiellement en raison des éléments suivants, qui comprennent les éléments liés au calendrier :

- la diminution des marges sur les contrats intersectoriels, attribuable principalement à la comptabilisation des pertes prévues sur les premières unités du programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme;
- l'augmentation des dépenses liées aux initiatives de réduction des coûts;
- l'augmentation des obligations au titre des avantages de retraite découlant des modifications apportées à un régime de retraite par suite d'une nouvelle convention collective, dont des dispositions supplémentaires entreront en vigueur en 2016 et en 2017, entraînant une baisse des charges au titre des régimes de retraite au cours des prochains exercices; et
- la moins bonne absorption des charges de vente et d'administration plus élevées.

En partie contrebalancées par :

- des marges plus élevées sur les contrats externes, surtout attribuables à l'amélioration des prix.

La marge RAll de l'exercice clos le 31 décembre 2015 a augmenté de 1,5 point de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour l'exercice a augmenté de 0,7 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- des marges plus élevées sur des contrats intersectoriels, surtout en raison de la hausse des prix d'avions d'affaires, reflétant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels; de la diminution des coûts, y compris les coûts engagés en devises convertis à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture; contrebalancées en partie par la comptabilisation des pertes prévues sur les premières unités du programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme; et
- des marges plus élevées sur des contrats externes, surtout en raison de l'amélioration des prix, des coûts engagés en devises converties à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture, et d'un ajustement favorable d'un contrat à long terme.

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des dépenses liées aux initiatives de réduction des coûts;
- l'augmentation des obligations au titre des avantages de retraite découlant des modifications apportées à un régime de retraite par suite d'une nouvelle convention collective, dont des dispositions supplémentaires entreront en vigueur en 2016 et en 2017, entraînant une baisse des charges au titre des régimes de retraite au cours des prochains exercices; et
- la moins bonne absorption des charges de vente et d'administration plus élevées.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes externes

	Aux 31 décembre	
	2015	2014
	80 \$	113 \$

Le carnet de commandes externes a diminué au cours de l'exercice, en raison surtout de la baisse du nombre de nouvelles commandes relatives à des contrats.

Nouvelles commandes externes et ratio de nouvelles commandes externes

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Nouvelles commandes externes	103 \$	136 \$	474 \$	556 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,8	0,9	0,9	1,0

Des effectifs dotés de capacités diverses pour fournir des technologies de pointe

Nombre total d'employés

	Aux 31 décembre	
	2015	2014
Permanents ⁽¹⁾	10 400	11 000
Contractuels ⁽²⁾	1 700	2 000
	12 100	13 000
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	70 %	68 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

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

Les effectifs au 31 décembre 2015 comptaient 900 employés, ou 7 %, de moins que ceux d'un an plus tôt. La diminution est attribuable essentiellement à la réduction des effectifs d'environ 400 employés annoncée au premier trimestre de 2015 par suite de la décision de faire une pause dans le programme d'avion *Learjet 85*, ainsi qu'à la réduction des effectifs d'environ 200 employés, annoncée au deuxième trimestre de 2015, liée à la diminution de la cadence de production du programme d'avions *Global 5000* et *Global 6000*.

Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. Aérostructures et Services d'ingénierie prévoit réduire ses effectifs d'environ 2500 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017 tandis que nous poursuivons la mise en **œuvre** notre plan de transformation. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs sera en partie compensée par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Ces ajustements permettront à notre entreprise de réorganiser ses effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Le programme d'avions *C Series* continue d'accélérer sa cadence de production, créant de nouveaux emplois à nos installations à Belfast, en Irlande du Nord.

Principales conventions collectives

Emplacement	Syndicat	Nombre approximatif d'employés permanents couverts au 31 décembre 2015	Expiration de la convention collective actuelle
Belfast, Irlande du Nord	Unite the Union and the General Machinists & Boilermakers	4 000	24 janvier 2016
Montréal, Canada	Section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	2 200	30 novembre 2018
Querétaro, Mexique	Confederación de Trabajadores de México	850	30 avril 2016
Casablanca, Maroc	Union Marocaine du Travail (UMT)	225	31 mars 2016

La convention collective avec Unite the Union and the General Machinists & Boilermakers de Belfast a pris fin le 24 janvier 2016. Nous sommes actuellement en pourparlers avec le syndicat.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit en 2015	Ce que nous avons fait en 2015	Ce qui s'en vient en 2016 ⁽¹⁾
Croissance	Revenus d'environ 1,8 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.	Revenus de 1,8 milliard \$, dont des revenus de 1,3 milliard \$ provenant de contrats intersectoriels.	Les revenus devraient se maintenir à environ 1,8 milliard \$ et provenir principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAI d'environ 6 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 5,8 %.	Marge RAI d'environ 7,5 %.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après.

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

Les résultats de 2015 correspondaient essentiellement aux prévisions.

Nous avons mis en place un plan solide axé sur les priorités suivantes : réduction des coûts d'approvisionnement et efficacité des effectifs. Nous mettons également en **œuvre** des contrôles plus stricts de notre fonds de roulement grâce à une meilleure synchronisation de notre chaîne d'approvisionnement.

Nous reconnaissons que nous pouvons réaliser d'importantes économies en consolidant nos dépenses auprès de nos fournisseurs et en tirant parti des économies d'échelle. Nous avons mis en œuvre des stratégies détaillées pour réduire le coût des produits de base, comme les composites, les pièces ouvrées en métal, le matériel et les composants électriques.

Nous avons également lancé des initiatives axées sur le coût de la main-d'œuvre pour continuer à accroître l'efficacité de l'assemblage et de la fabrication de pièces. Nous nous concentrons aussi sur la réduction des coûts liés à la courbe d'apprentissage à mesure que nous accélérons la production des composants du programme *C Series* et tirons parti de notre présence dans le monde entier pour mettre en place des centres d'excellence dotés de mandats clairs de réductions des coûts et d'amélioration du rendement.

Nous sommes persuadés que notre feuille de route jusqu'en 2020, qui comprend notre plan de transformation opérationnelle qui vise à réduire les coûts d'approvisionnement et les coûts de main-d'œuvre et à mettre en place des contrôles plus stricts de notre fonds de roulement, nous permettra de continuer à contribuer à la compétitivité globale de Bombardier.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Priorités stratégiques de la section Sommaire pour plus de détails sur notre feuille de route jusqu'en 2020.

Énoncés prospectifs :

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

- un volume de production au cours de l'exercice 2016 similaire à celui de l'exercice 2015;⁽²⁾
- la poursuite du déploiement et de la mise en œuvre d'initiatives clés de transformation, notamment celles qui ont une incidence sur les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité des effectifs et l'amélioration du fonds de roulement;
- la capacité de notre empreinte manufacturière mondiale de tirer parti des coûts plus bas des régions et des économies émergentes;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus des nouveaux programmes d'avions;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de produits;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir nos cadences de production prévues; et
- la stabilité des taux de change.

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

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

TRANSPORT

Reclassement

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et rapprochées avec les mesures les plus comparables des IFRS. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et principaux événements	108
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	110
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	115
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	119
ANALYSE DES RÉSULTATS	Rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 Commandes, carnet de commandes et effectifs	120
VENTE D'UNE PARTICIPATION MINORITAIRE	L'investissement en actions convertibles de 1,5 milliard \$ de la Caisse dans nos activités de transport sur rail	126
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	128

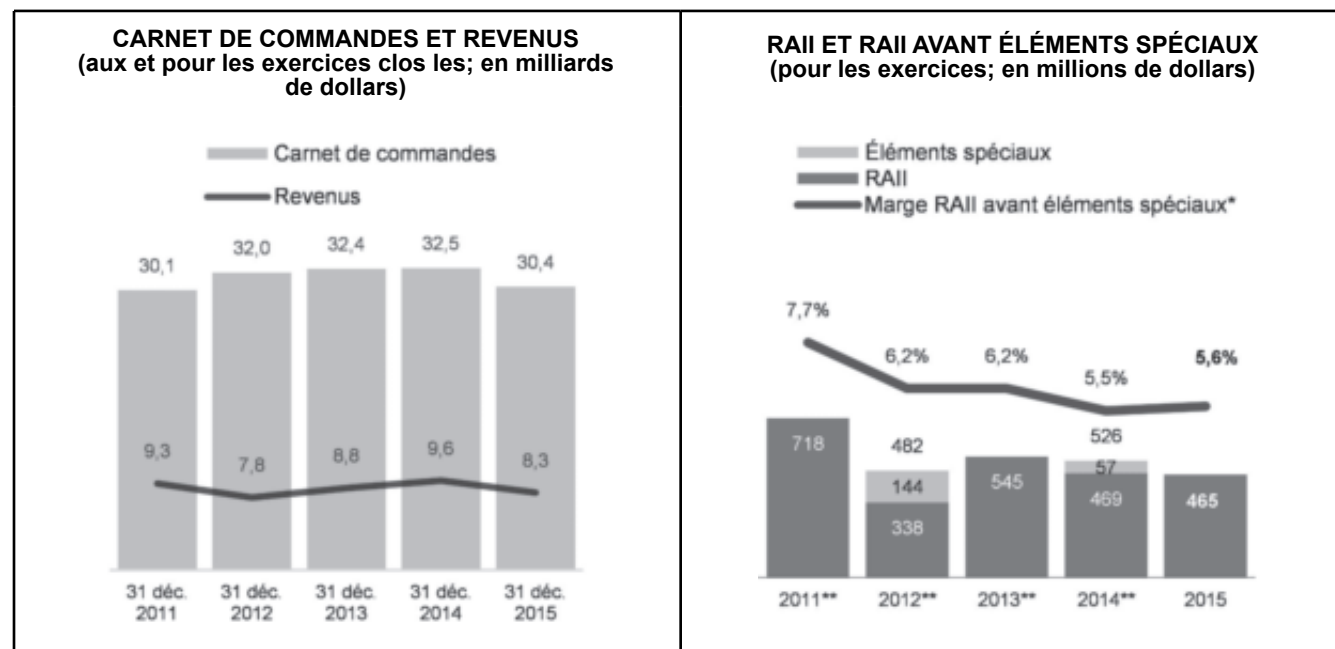
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Hausse de la marge RAI et solides nouvelles commandes

REVENUS	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	NOUVELLES COMMANDES	CARNET DE COMMANDES
8,3 milliards \$	5,6 %	8,8 milliards \$	30,4 milliards \$

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2015	2014	Écart
Revenus	8 281 \$	9 619 \$	(14) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	8,8 \$	12,6 \$	(30) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	1,3	ins
RAI	465 \$	469 \$	(1) %
Marge RAI	5,6 %	4,9 %	70 pdb
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	465 \$	526 \$	(12) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,6 %	5,5 %	10 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	564 \$	641 \$	(12) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,8 %	6,7 %	10 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	155 \$	107 \$	45 %
Aux 31 décembre	2015	2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	30,4 \$	32,5 \$	(6) %

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



* Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2015 et 2014.

** Retraités pour les ajustements portés au poste Siège social et élimination conformément à la nouvelle structure organisationnelle.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

- En novembre 2015, nous avons conclu une entente définitive avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) visant un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles dans la société de portefeuille nouvellement créée de Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco). Les actions de la Caisse sont convertibles en une participation de 30 % des actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance. BT Holdco continuera d'être contrôlée par Bombardier Inc. et ses résultats continueront d'être présentés dans nos résultats consolidés. L'investissement a été conclu le 11 février 2016.
- Solide volume de nouvelles commandes de 8,8 milliards \$ dans l'ensemble des segments de produits et des régions géographiques, qui conduit à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,1 pour l'exercice et porte le carnet de commandes à 30,4 milliards \$ à la clôture de l'exercice.
- Le 14 avril 2015, le train italien à très grande vitesse V300ZEFIRO a été homologué et a réalisé avec succès son trajet inaugural de Milan à Rome avant d'entrer en service en juin 2015.
- Au cours de l'exercice, nous avons renforcé notre position sur le marché chinois :
 - Nous avons conclu une entente avec New United Group (NUG) pour établir une coentreprise de signalisation et de contrôle ferroviaire en Chine.
 - Bombardier-Sifang Transportation, une entité chinoise dans laquelle Bombardier détient une participation de 50 %, a obtenu des contrats avec China Railway Corp. (CRC) pour fournir 15 trains à très grande vitesse CRH380D évalués à environ 381 millions \$ et 80 voitures-lits pour trains à grande vitesse CRH1E-250 de nouvelle génération évaluées à environ 165 millions \$, et elle a livré le premier train à très grande vitesse à son client Shanghai Railway Bureau.
 - Notre coentreprise chinoise, CSR Puzhen Bombardier Transportation Systems Ltd., a décroché son premier contrat pour un système de navettes automatisé *INNOVIA* APM 300 devant être livré à son client Shanghai Shentong Metro Co. Ltd.
- Le 9 décembre 2015, Laurent Troger est devenu président de Bombardier Transport.
- Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. Transport prévoit réduire ses effectifs d'environ 3200 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017, tandis que nous poursuivons la mise en **œuvre** de notre plan de transformation. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs sera en partie compensée par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Ces ajustements permettront à notre entreprise de réorganiser ses effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et d'accroître notre compétitivité.

PROFIL

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

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

Nous comptons 61 sites de production et d'ingénierie et 18 centres de service dans 28 pays. Le siège mondial est situé à Berlin, en Allemagne.

SEGMENT DE MARCHÉ : MATÉRIEL ROULANT

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

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

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

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



Train à très grande vitesse *ZEFIRO*

TRAINS DE BANLIEUE ET TRAINS RÉGIONAUX

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

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

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



Automotrice électrique *SPACIUM*

VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

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

Produits principaux : Gamme *FLEXITY* (*FLEXITY 2*, *Outlook*, *Freedom*, *Berlin*, *Classic*, *Swift*)

Caractéristiques principales : Notre vaste portefeuille de véhicules *FLEXITY* présente des capacités techniques importantes et des coûts de cycle de vie faibles.



Tramway *FLEXITY*

MÉTROS

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

Produits principaux : Plateformes *MOVIA* et *INNOVIA*

Caractéristiques principales : Plateforme de produits modulaires flexible pouvant s'adapter aux exigences de clients dans divers marchés, réputée pour son exploitation rapide, fiable, à faibles coûts et écoénergétique, y compris les solutions sans conducteur.

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES ET DIESELS

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

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

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



Locomotive bimode *TRAXX*

PROPULSION ET CONTRÔLES

Application : Portefeuille complet de produits de propulsion et contrôles pour l'ensemble des applications des véhicules sur rail et des applications de mobilité électrique, y compris les convertisseurs de puissance et auxiliaires, les moteurs à traction et les systèmes de contrôle et de gestion des trains pour les solutions embarquées.

Produits principaux : Produits de la plateforme *MITRAC*, y compris les convertisseurs de puissance et auxiliaires, les systèmes de traction, les systèmes de contrôle et de gestion des trains (TCMS), l'équipement haute tension et les solutions complètes de systèmes

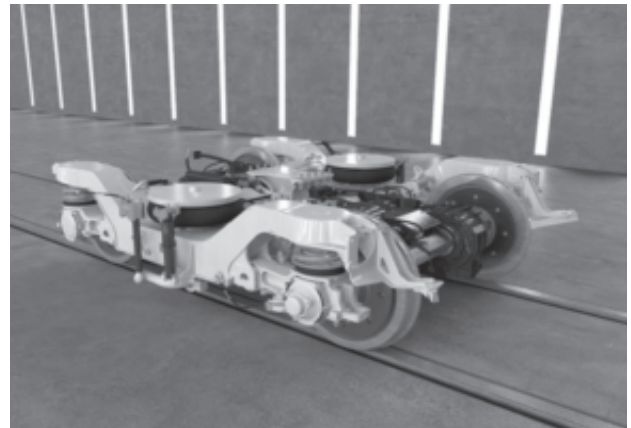
Caractéristiques principales : Un leader en matière de fiabilité, de conception modulaire, d'efficacité énergétique et de technologies facilitant l'entretien applicables à l'ensemble de la gamme de matériel roulant.

BOGIES

Application : Gamme complète de solutions pour l'ensemble de notre portefeuille et les entreprises de nos clients externes.

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

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



Bogie de métro *FLEXX*

SEGMENT DE MARCHÉ : SYSTÈMES ET SIGNALISATION

SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN ET SYSTÈMES AÉROPORTUAIRES

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

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

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de matériel roulant pour toute application de transport urbain et aéroportuaire pouvant être adapté pour fournir une solution complète clés en main de système de transport. Un solide historique de fiabilité et de disponibilité pour 60 systèmes complets dans le monde. En 2015, nous avons remporté un prix GOOD DESIGN^{MC} pour notre système *INNOVIA Monorail 300* décerné par le Chicago Athenaeum : Museum of Architecture and Design.



Système *INNOVIA Monorail 300*

SYSTÈMES DE GRANDES LIGNES

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

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

EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES SYSTÈMES

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

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

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE PRIMOVE

Application : Notre gamme *PRIMOVE* offre aux fabricants et exploitants de véhicules une gamme flexible de solutions de mobilité électrique sans émission pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route, y compris les tramways, les autobus, les camions et les voitures. Le système entièrement intégré de charge par induction rapide, de batteries à longue durée et d'équipement de propulsion efficace permet aux villes et aux entreprises de transport d'intégrer facilement la mobilité électrique.

Produits principaux : Recharge *PRIMOVE*, batterie *PRIMOVE* et propulsion *PRIMOVE*

Caractéristiques principales : *PRIMOVE* offre une solution de mobilité électrique commode, automatique et sans contact qui permet aux véhicules électriques d'être alimentés au moyen d'une charge dynamique et statique à des niveaux d'énergie élevés sans nuire aux habitudes de conduite ni accroître la durée des déplacements. Le système de propulsion et de contrôle *PRIMOVE* intègre des solutions de transmission électrique comportant des interfaces pour l'ensemble des principaux composants de véhicule afin de renforcer l'efficacité générale et la performance des autobus électriques.



Autobus électrique *PRIMOVE*

SIGNALISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

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

Produit principal : *CITYFLO*

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

SIGNALISATION POUR LES GRANDES LIGNES

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

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

Caractéristiques principales : Portefeuille complet de systèmes de signalisation conventionnels utilisant la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen, déployé dans plusieurs pays du continent européen et à l'extérieur de l'Europe.

SIGNALISATION INDUSTRIELLE

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

Produit principal : *INTERFLO 150*

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

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES

SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

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

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

GESTION DE PARCS DE VÉHICULES

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

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

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

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

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de mises à niveau de systèmes et de composants réalisées dans les installations spécialisées de Transport et celles de nos clients. Nous tirons parti de nos capacités en matière d'ingénierie et de chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la performance opérationnelle et de réduire les coûts sur toute la durée de vie. Nous avons remis à neuf plus de 4000 véhicules. Expérience touchant plus de 4000 types de composants différents.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Croissance résiliente et possibilités prometteuses prévues dans l'industrie du rail

Une plus grande consolidation a augmenté la compétitivité dans l'industrie du transport sur rail en 2015, cependant les perspectives du marché du transport sur rail, soutenues par des tendances favorables à long terme dans le secteur ferroviaire, demeurent positives. L'urbanisation, la croissance démographique, et les politiques gouvernementales visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre devraient continuer à avoir une incidence positive sur la demande de transport en commun.

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

Indicateur	Situation actuelle	État
Croissance démographique et urbanisation massive	La population mondiale devrait augmenter, passant d'environ 7,3 à 9,7 milliards de personnes d'ici 2050, tout comme la part de personnes vivant en zones urbaines qui passera de 54 % à 66 % au cours de la même période. ⁽¹⁾ La croissance démographique et l'urbanisation entraînent une intensification de la demande de solutions de transport en commun à grande capacité, particulièrement dans les villes et les zones congestionnées.	▲
Sensibilisation à l'environnement	Les gouvernements s'engagent de plus en plus à respecter des objectifs à long terme liés au climat et à l'énergie. Les mesures pour atteindre ces objectifs incluent des investissements dans des solutions de transport écologiques, comme le transport ferroviaire. Le transport sur rail occasionne 3,3 % des émissions de CO ₂ découlant du transport, par rapport à 72,6 % pour le transport routier. ⁽²⁾	▲
Financement public	La plupart des activités de matériel roulant sont menées par des exploitants ferroviaires soutenus par le secteur public. Les investissements en infrastructure ferroviaire devraient croître, tandis que les gouvernements et les institutions multilatérales continuent à financer des projets dans le secteur du transport sur rail pour soutenir et favoriser le développement économique. Cependant, la dette publique et les mesures d'austérité peuvent nuire aux processus d'appels d'offres pour certains nouveaux projets ferroviaires.	▲
Libéralisation	La libéralisation encourage plus d'exploitants privés à entrer sur le marché et à investir dans de nouveaux équipements et services ferroviaires. La Commission européenne soutient la libéralisation des services nationaux de transport sur rail de passagers au sein de l'Union européenne.	▲

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

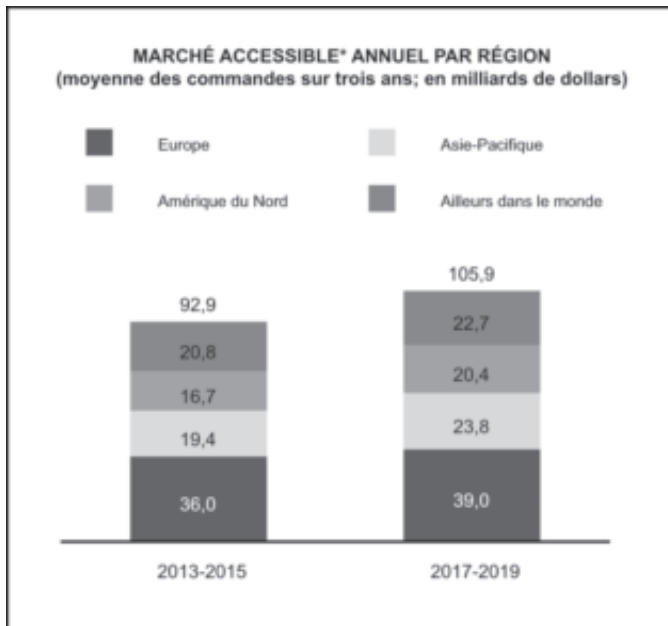
⁽¹⁾ Selon les Nations Unies : *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision et World Population Prospects: The 2015 Revision*.

⁽²⁾ Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC) : *Railway Handbook 2014. Energy Consumption & CO₂ Emissions*.

L'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) confirme les perspectives positives du secteur mondial du transport sur rail dans son étude publiée aux deux ans *World Rail Market Study* publiée en septembre 2014. L'étude prévoit la croissance de l'ensemble du marché ferroviaire accessible* avec un TCAC de 2,7 %. Dans la mesure où les grands projets ferroviaires sont souvent retardés de plusieurs mois, les volumes du marché d'une année pourraient être assujettis à une grande volatilité. L'UNIFE se concentre par conséquent sur des volumes de marché annuels moyens sur trois ans afin de faciliter la comparaison entre différentes périodes. Tandis que l'Europe demeure la plus importante région pour les volumes de commandes, l'étude prévoit que l'Asie-Pacifique et l'Amérique du Nord afficheront le taux de croissance annuel le plus élevé. Le volume de l'ensemble des commandes devrait atteindre une moyenne annuelle d'environ 105,9 milliards \$ au cours de la période 2017-2019.⁽¹⁾ Le matériel roulant demeurera le segment le plus important, mais les systèmes et la signalisation et les services maintiendront les taux de croissance les plus élevés avec un TCAC de respectivement 3,4 % et 3,3 % par rapport à 1,9 % pour le matériel roulant.

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

⁽¹⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour les marchés accessibles de Transport seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,25581 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2013-2015, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2013-2015 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2011-2013 et 2014-2016.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019* et des données extrapolées⁽¹⁾

Europe

En 2015, le volume des commandes a dépassé le volume élevé observé en 2014, mené surtout par un grand nombre de commandes de taille moyenne pour des trains de banlieue et des trains régionaux au R.-U., en Allemagne, en France et en Belgique. De plus, plusieurs villes en Europe de l'Ouest ont octroyé d'importants contrats pour les véhicules légers sur rail, surtout en Autriche et en Allemagne.

Au cours des prochaines années, l'Europe de l'Ouest devrait enregistrer de nombreux investissements, principalement dans les segments des trains à grande vitesse, des trains de banlieue et des trains régionaux en Allemagne, en France et au R.-U. De grands projets de métros feront l'objet d'appels d'offres à Londres et à Paris.

De plus, la mise à niveau et l'accroissement des réseaux à grande vitesse en Turquie et en Espagne créeront des possibilités pour le matériel roulant, les services ainsi que la signalisation. En Europe de l'Est, les parcs de véhicules vieillissants démontrent toujours une demande potentielle élevée pour des services et des solutions de matériel roulant, même si des contraintes de budget et de financement persistent.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019* et des données extrapolées⁽¹⁾

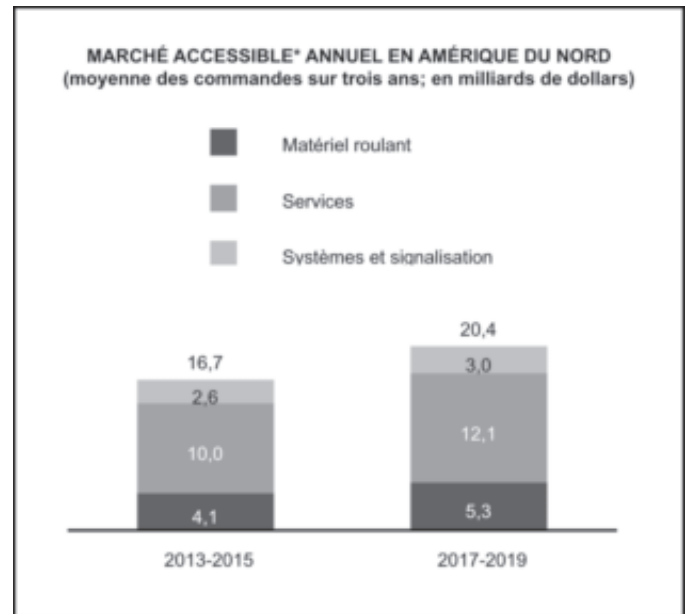
* L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liée à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et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

⁽¹⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour les marchés accessibles de Transport seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,25581 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2013-2015, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2013-2015 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2011-2013 et 2014-2016.

Amérique du Nord

Le volume des commandes en Amérique du Nord en 2015 est demeuré inférieur à celui de l'année précédente, en raison principalement de très grandes commandes de métros en 2014. En 2015, les investissements aux É.-U. étaient concentrés sur les solutions urbaines comme les véhicules légers et les systèmes de navettes automatisés pour les aéroports. Aux É.-U. et au Canada, des commandes importantes de contrats de services et de signalisation ont été attribuées.

En Amérique du Nord, un fort volume des commandes est prévu au cours des prochaines années alors que des commandes importantes de métros devraient être attribuées aux É.-U. Le besoin de solutions urbaines et de maintenance entraînera des investissements au Canada. Le Mexique devrait investir dans le renouvellement de ses parcs de métros ainsi que dans les véhicules légers sur rail et d'autres applications urbaines.



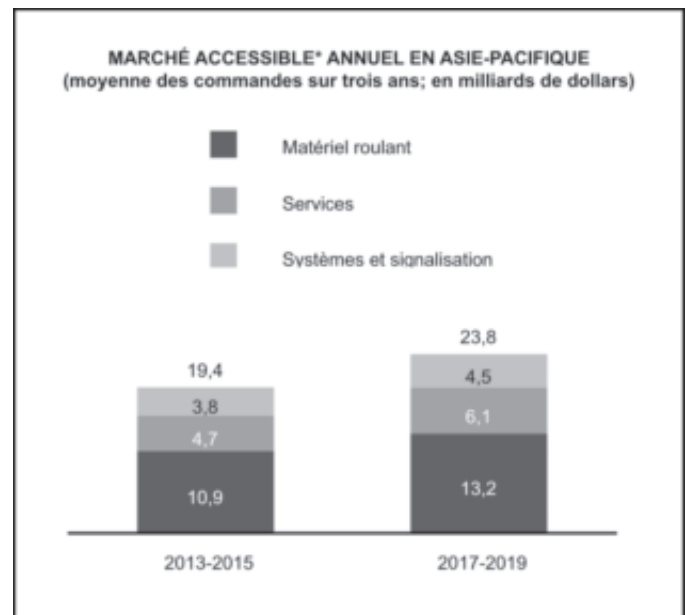
Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019* et des données extrapolées⁽¹⁾

Asie-Pacifique

Dans la région Asie-Pacifique, l'investissement a augmenté par rapport à 2014 avec un volume de commandes important en 2015 surtout mené par la Chine et l'Inde. Des commandes importantes à l'échelle nationale dans les segments des trains à grande vitesse et des métros ont été attribuées en Chine. En Inde, plusieurs villes ont investi dans des rames de métro supplémentaires pour satisfaire la demande croissante du transport urbain. Le gouvernement indien a commencé à investir sensiblement dans le renouvellement de son parc de locomotives et dans la modernisation des installations de signalisation sur son réseau de transport de marchandises. En Australie, plusieurs villes ont continué à investir dans les véhicules légers sur rail et les trains de banlieue.

Les perspectives pour la région demeurent positives puisque d'autres investissements sont prévus en Inde et en Chine dans les segments des trains à grande vitesse, des trains de banlieue et des trains régionaux, ainsi que des métros. En Australie, d'autres investissements sont planifiés dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux, ce qui donnera lieu à de nouveaux contrats de service. Des possibilités de transport

collectif surviendront dans de grands centres urbains en Asie du Sud-Est dans des pays comme Taiwan, la Thaïlande et la Malaisie pour répondre au besoin de solutions de plus grande capacité.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019* et des données extrapolées⁽¹⁾

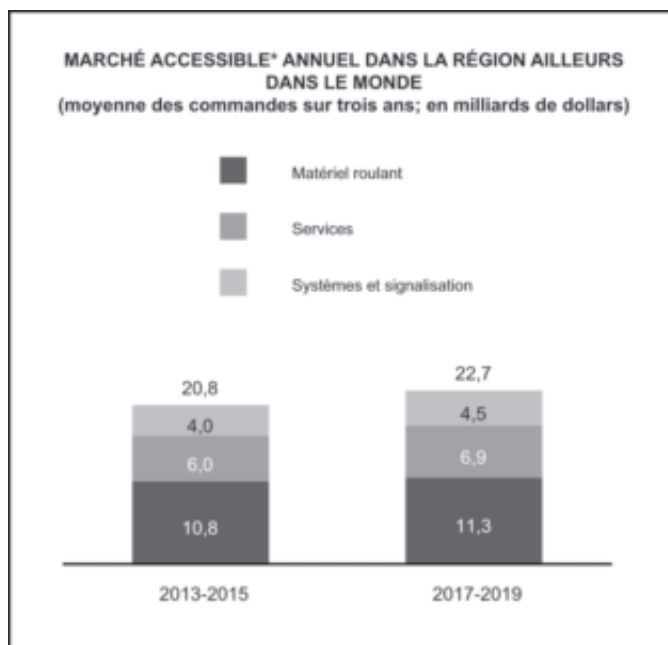
* L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liée à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et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

⁽¹⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour les marchés accessibles de Transport seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,25581 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2013-2015, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2013-2015 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2011-2013 et 2014-2016.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

Les investissements dans la région Ailleurs dans le monde ont diminué en 2015 comparativement à ceux de 2014, en raison des commandes importantes octroyées en 2014 en Afrique du Sud. En dépit des sanctions internationales imposées à la Russie, des investissements nationaux importants ont été effectués dans les segments des locomotives et des services. En Amérique du Sud et en Amérique centrale, des contrats de métros ont été attribués en Colombie et au Panama.

Au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, la demande de solutions urbaines reste élevée, ce qui laisse prévoir d'autres investissements dans les véhicules légers sur rail, les métros automatisés et les trains de banlieue. Plusieurs projets de métros et de transport urbain sont prévus dans les pays d'Amérique du Sud pour répondre aux enjeux de l'urbanisation rapide et des embouteillages.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019* et des données extrapolées⁽²⁾

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

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

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour les marchés accessibles de Transport seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,25581 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2012-2014, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2013-2015 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2011-2013 et 2014-2016.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

En 2015, la rémunération incitative de nos employés était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles. Un total de 2900 employés de par le monde, ou 9 % des employés permanents, participent au programme.

Sommaire des cinq derniers exercices

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates	2015	2014	2013	2012	2011
		<i>retraités⁽²⁾</i>	<i>retraités⁽²⁾</i>	<i>retraités⁽²⁾</i>	<i>retraités⁽²⁾</i>
Revenus					
Revenus externes	8 275 \$	9 612 \$	8 766 \$	7 786 \$	9 310 \$
Revenus intersectoriels	6	7	7	6	6
	8 281 \$	9 619 \$	8 773 \$	7 792 \$	9 316 \$
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	8,8 \$	12,6 \$	8,8 \$	9,2 \$	9,5 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	1,3	1,0	1,2	1,0
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	30,4 \$	32,5 \$	32,4 \$	32,0 \$	30,1 \$
RAI	465 \$	469 \$	545 \$	338 \$	718 \$
Marge RAI	5,6 %	4,9 %	6,2 %	4,3 %	7,7 %
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	465 \$	526 \$	545 \$	482 \$	718 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	5,6 %	5,5 %	6,2 %	6,2 %	7,7 %
Nombre d'employés ⁽⁴⁾	39 400	39 700	38 500	36 000	36 200

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour la section Sommaire pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2015 et 2014.

⁽²⁾ Retraités pour les ajustements portés au poste Siège social et élimination conformément à la nouvelle structure organisationnelle.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour plus de détails sur les éléments spéciaux comptabilisés au cours des exercices 2015 et 2014. Les éléments spéciaux pour l'exercice 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale et à une perte de couverture de change de 25 millions \$.

⁽⁴⁾ Y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus				
Revenus externes	2 162 \$	2 634 \$	8 275 \$	9 612 \$
Revenus intersectoriels	2	2	6	7
	2 164 \$	2 636 \$	8 281 \$	9 619 \$
RAIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	150 \$	139 \$	564 \$	641 \$
Amortissement	27	28	99	115
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	123	111	465	526
Éléments spéciaux	—	—	—	57
RAII	123 \$	111 \$	465 \$	469 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,7 %	4,2 %	5,6 %	5,5 %
Marge RAII	5,7 %	4,2 %	5,6 %	4,9 %

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

Revenus externes par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2015		2014		2015		2014	
Europe ⁽¹⁾	1 476 \$	68 %	1 728 \$	66 %	5 345 \$	64 %	6 471 \$	67 %
Amérique du Nord	294	14 %	393	15 %	1 297	16 %	1 527	16 %
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	285	13 %	366	14 %	1 047	13 %	1 041	11 %
Ailleurs dans le monde ⁽¹⁾⁽²⁾	107	5 %	147	5 %	586	7 %	573	6 %
	2 162 \$	100 %	2 634 \$	100 %	8 275 \$	100 %	9 612 \$	100 %

⁽¹⁾ Les diminutions en Europe reflètent des incidences négatives des taux de change de 182 millions \$ pour le quatrième trimestre et de 960 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, tandis que les écarts en Asie-Pacifique reflètent des incidences négatives des taux de change de respectivement 23 millions \$ et 105 millions \$ et que les écarts dans la région Ailleurs dans le monde reflètent des incidences négatives des taux de change de respectivement 28 millions \$ et 136 millions \$.

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

Revenus

Les revenus pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 ont diminué de respectivement 472 millions \$, ou 18 %, et 1,3 milliard \$, ou 14 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu des incidences négatives des taux de change de respectivement 233 millions \$ et 1,2 milliard \$, les revenus ont diminué de 239 millions \$, ou 9 %, et de 136 millions \$, ou 1 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 239 millions \$ compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et en Europe à la suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux dans les trois régions, certains contrats de trains à grande vitesse en Europe et en Asie-Pacifique, et certains contrats de métros en Europe ainsi qu'une baisse des activités dans certains contrats de trains à très grande vitesse en Asie-Pacifique, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains interurbains et de trains à très grande vitesse en Europe (183 millions \$); et
- un ralentissement des activités des systèmes surtout dans la région Ailleurs dans le monde, et de la signalisation en Europe et en Asie-Pacifique (139 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde, lié principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de locomotives et de propulsion (52 millions \$); et
- un accroissement des activités des systèmes en Asie-Pacifique et de la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde (34 millions \$).

La diminution de 136 millions \$ compte non tenu de l'incidence des taux de change pour l'exercice est principalement attribuable à :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord et en Europe par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux dans les deux régions, de certains contrats de métros et de véhicules légers sur rail en Europe, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains à très grande vitesse et de locomotives en Europe (464 millions \$); et
- une baisse des activités des systèmes dans la région Ailleurs dans le monde et en Europe (123 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités de signalisation dans toutes les régions (203 millions \$);
- un accroissement des activités de services surtout en Europe, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde (140 millions \$); et
- un accroissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de propulsion dans les deux régions, certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde, et certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux en Asie-Pacifique, en partie contrebalancé par l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux dans la région Ailleurs dans le monde (100 millions \$).

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 avait trait à une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à des mesures pour améliorer davantage la compétitivité et la structure de coûts des fonctions indirectes et pour aligner la capacité, surtout la réduction de postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale.

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre a augmenté de 1,5 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une augmentation de la marge brute tirée du matériel roulant attribuable à une combinaison favorable de contrats et une diminution de l'incidence négative résultant de la révision des hypothèses d'indexation pour certains contrats; et
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation;
- une augmentation des charges de R et D; et
- une diminution de l'absorption des charges de vente et d'administration.

La marge RAI pour l'exercice a augmenté de 0,7 point de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir les explications des éléments spéciaux ci-dessus) a augmenté de 0,1 point de pourcentage essentiellement en raison de :

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

En partie contrebalancées par :

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

Nous avons obtenu des commandes stratégiques clés dans le monde entier

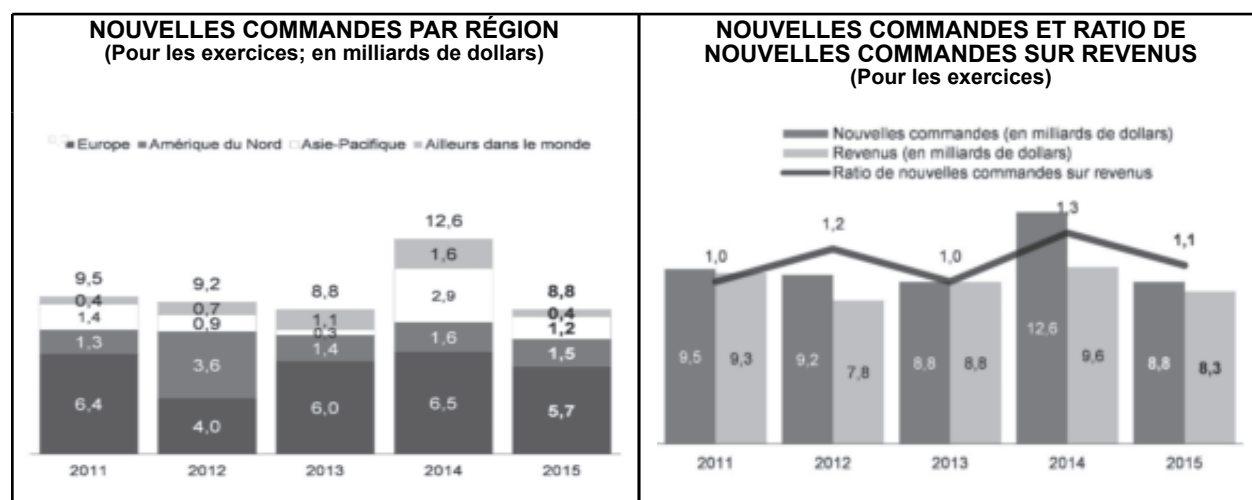
Carnet de commandes

	Aux	
	31 décembre 2015	31 décembre 2014
(en milliards de dollars)	30,4 \$	32,5 \$

La diminution de 2,1 milliards \$ du carnet de commandes découle de l'affaiblissement de certaines devises par rapport au dollar américain au 31 décembre 2015, comparativement au 31 décembre 2014 (2,7 milliards \$), principalement l'euro, le rand sud-africain, le dollar australien et la livre sterling, en partie compensée par les nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés (0,6 milliard \$).

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2015	2014	2015	2014
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	3,4 \$	1,8 \$	8,8 \$	12,6 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,6	0,7	1,1	1,3



Les nouvelles commandes pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 438 millions \$ et 1,3 milliard \$. Compte non tenu de l'incidence négative nette des taux de change, les nouvelles commandes pour le quatrième trimestre ont augmenté de 2,0 milliards \$, tandis que les nouvelles commandes pour l'exercice ont diminué de 2,5 milliards \$, par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent. La diminution pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 s'explique principalement par les commandes importantes signées avec l'État du Queensland, en Australie, avec Transport for London, au R.-U., et avec Transnet Freight Rail, en Afrique du Sud, au premier trimestre de 2014, pour 6,0 milliards \$.

En 2015, nous avons remporté plusieurs commandes de petite et moyenne taille dans différentes régions et différents segments de produits, et nous avons maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans l'ensemble du marché du transport sur rail accessible⁽²⁾ avec des nouvelles commandes totalisant 30,2 milliards \$ ces trois dernières années.

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2015 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Quatrième trimestre					
Société nationale des Chemins de fer belges (SNCB-NMBS)	Belgique	Voitures à double niveau de type M7	355	Matériel roulant	853 \$ ⁽¹⁾
Régie des transports de Berlin (BVG)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i>	47	Matériel roulant	190 \$
Troisième trimestre					
Transport for London (TfL)	R.-U.	Automotrices électriques et maintenance de parc de véhicules	180	Matériel roulant et services	558 \$
Crosslinx Transit Solutions Maintenance General Partnership	Canada	Maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	308 \$
Chemin de fer israéliens (ISR)	Israël	Locomotives <i>TRAXX</i>	62	Matériel roulant	262 \$ ⁽²⁾
Deuxième trimestre					
Régie des transports de Vienne, Wiener Linien	Autriche	Tramways <i>FLEXITY</i> et maintenance de parc de véhicules <i>FlexCare</i>	119	Matériel roulant et services	480 \$
Delhi Metro Rail Corporation Ltd. (DMRC)	Inde	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	162	Matériel roulant	228 \$
Chicago Department of Aviation (CDA)	É.-U.	Système de navettes automatisé <i>INNOVIA APM 256</i>	36	Systèmes	180 \$
Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Automotrices électriques	133	Matériel roulant	141 \$
De Lijn (VVM)	Belgique	Tramways <i>FLEXITY 2</i>	40	Matériel roulant	107 \$
Premier trimestre					
National Express Group	R.-U.	Maintenance de parc de véhicules et pièces de rechange	s. o.	Services	213 \$
Rheinbahn AG et société de transport de Cologne (KVB)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i>	62	Matériel roulant	203 \$

⁽¹⁾ Contrat signé dans le cadre d'un consortium. Seule notre quote-part de la valeur est déclarée.

⁽²⁾ Selon le prix affiché de 2015.

s. o. : sans objet

Effectifs

Nombre total d'employés

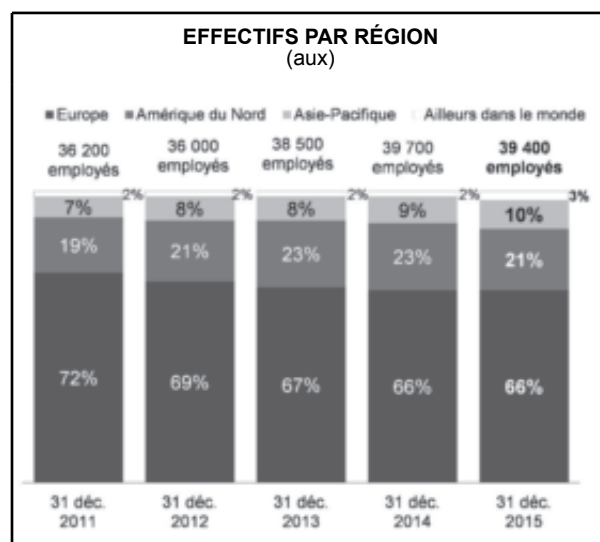
	Aux	
	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Permanents ⁽¹⁾	34 650	34 750
Contractuels	4 750	4 950
	39 400	39 700
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	65%	69%

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

Les effectifs en Europe et en Amérique du Nord ont diminué, surtout en raison d'une réduction du nombre d'employés permanents attribuable au calendrier de travail pour les commandes reçues. Les effectifs contractuels ont aussi été réduits en raison surtout d'une charge moins élevée du travail lié au développement de nouveaux produits.

L'augmentation des effectifs en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde est surtout attribuable au début des travaux liés aux commandes importantes reçues dans ces régions au cours des exercices précédents.

Après la clôture de l'exercice, nous avons décidé de prendre des mesures afin d'optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. Transport prévoit réduire ses effectifs d'environ 3200 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017, tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs sera en partie compensée par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Ces ajustements permettront à notre entreprise de réorganiser ses effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et d'accroître notre compétitivité. Transport a enregistré des commandes importantes qui mobiliseront des employés supplémentaires dans des régions où sa présence est limitée.



Principales conventions collectives

Emplacement	Syndicat / partenaire contractuel	Nombre approximatif d'employés permanents couverts au 31 décembre 2015	Expiration de la convention collective actuelle
Hennigsdorf et autres sites, Allemagne	IG Metall (German Industrial Union of Metalworkers/Syndicat allemand des ouvriers du secteur métallurgique)	6 600	31 mars 2016 ⁽¹⁾
Vaestenas et Stockholm, Suède	Swedish Union of Salaried Employees (syndicat suédois des employés salariés) et Swedish Union of Industrial Supervisors (syndicat suédois des superviseurs industriels)	2 150	31 mars 2016
Crespin, France	Code du travail négocié à l'échelle de l'industrie	1 600	Pas de date d'échéance ⁽²⁾
R.-U.	Plusieurs syndicats locaux (Unite; RMT; GMB; TSSA)	1 500	Pas de date d'échéance ⁽³⁾
Pologne	Syndicats locaux	1 300	Pas de date d'échéance ⁽³⁾

⁽¹⁾ La date avant laquelle les nouvelles négociations liées au tarif de la rémunération doivent commencer.

⁽²⁾ Selon le code du travail français, les conventions collectives au sein du secteur métallurgique doivent être appliquées sans date d'expiration et peuvent évoluer quand de nouvelles lois sont mises en œuvre.

⁽³⁾ Selon les codes du travail du R.-U. et de la Pologne, il n'existe pas de date d'expiration aux conventions collectives. L'une ou l'autre partie peut demander que les conventions collectives soient examinées ou qu'il y soit mis fin.

VENTE D'UNE PARTICIPATION MINORITAIRE

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

En novembre 2015, nous avons conclu une entente définitive avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) visant un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco). L'investissement a été conclu le 11 février 2016. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

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

Dispositions principales de l'investissement

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

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

Mesures incitatives liées à la performance

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

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

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

Droits des actionnaires et sortie

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

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

En tout temps, à compter du cinquième anniversaire de la clôture de l'investissement, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou une vente de la totalité de ses actions, et de recevoir le plus élevé de la valeur de ses actions après conversion, ou de la valeur fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, selon le cas.

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

Autres détails de la transaction

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

Bons de souscription

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

La 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 à droits de vote limités devant être émises conformément aux modalités régissant les bons de souscription à la Bourse de Toronto. L'inscription sera accordée si Bombardier se conforme à toutes les exigences relatives à l'inscription à la cote de la TSX. Les bons de souscription ne sont pas et ne seront pas inscrits à la cote de la TSX, et sont visés par des dispositions d'ajustement usuelles sur le marché, notamment dans l'éventualité de changements au sein de l'entreprise, de fractionnement d'actions, de dividendes autres qu'en espèces, de distribution de droits, d'options ou de bons de souscription à tous les actionnaires ou à la presque-totalité d'entre eux, ou de consolidations.

L'approbation des porteurs de titres a été exigée en vertu des règles de la TSX, et conformément à l'article 607(f) (i) du Guide à l'intention des sociétés de la TSX, en raison du fait que les bons de souscription ont été émis après les 45 jours suivant la date à laquelle le prix d'exercice a été fixé. Cette approbation a été obtenue, comme convenu avec la TSX, par voie de consentement des actionnaires détenant plus de 50 % des droits de vote rattachés à la totalité des actions émises et en circulation de Bombardier.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit pour 2015	Ce que nous avons fait en 2015	Ce qui s'en vient pour 2016 ⁽¹⁾
Croissance	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus de 2015 devraient être plus élevés qu'en 2014, et leur croissance devrait être inférieure à 5 %.	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus ont diminué de 1 %.	Revenus d'environ 8,5 milliards \$, selon l'hypothèse que les taux de change resteront stables en 2016 par rapport à 2015.
Rentabilité⁽²⁾	Légère amélioration de la marge RAIL par rapport à celle de 2014.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 5,6 % comparativement à 5,5 % en 2014.	Marge RAIL supérieure à 6 %.

Les revenus pour 2015 devaient être plus élevés que ceux de 2014, avec une croissance inférieure à 5 %. Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus ont diminué de 1 % en 2015 en raison surtout de l'optimisation de notre chaîne d'approvisionnement, qui a retardé la comptabilisation de certains coûts et par conséquent a retardé la comptabilisation des revenus d'après la comptabilisation des contrats à long terme.

Nos prévisions de ratio de nouvelles commandes sur revenus pour 2015 indiquaient un ratio supérieur à 1,0. Le ratio de nouvelles commandes sur revenus était de 1,1 en 2015, conformément à nos prévisions.

Nous avons aussi obtenu une légère augmentation de la marge RAIL avant éléments spéciaux⁽²⁾ en 2015, conformément à nos prévisions. La révision des hypothèses d'indexation qui ont eu une incidence négative sur les revenus estimatifs restants liés aux contrats continue à avoir une incidence sur les marges des contrats en 2015 en raison des ajustements de rattrapage cumulatifs. Cependant, les contrats de matériel roulant dont l'exécution s'était révélée problématique par le passé se sont stabilisés en 2015.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs ci-après.

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

Nous nous transformons en vue d'une croissance rentable dans un marché ferroviaire résilient

Nous avons maintenu un volume important de commandes dans l'ensemble des segments et des régions au cours de 2015, ce qui confirme le fait que les clients continuent à avoir confiance en nos produits et services novateurs.

Nous avons clos l'exercice avec un fort volume de nouvelles commandes de 8,8 milliards \$ et un carnet de commandes de 30,4 milliards \$. Nous prévoyons qu'une augmentation de la part des contrats à marge plus élevée et à moindre risque dans le carnet de commandes, de même que la distribution équilibrée des commandes dans tous les segments et toutes les régions devraient atténuer la pression sur les ressources essentielles et nous permettre d'accroître notre rentabilité.

La croissance future de notre rentabilité repose sur trois piliers principaux : la croissance et la conversion des revenus, une meilleure combinaison des revenus et la poursuite de la transformation opérationnelle. Le programme de transformation OneBT, qui a été lancé en 2014, a été intégré à l'ensemble de l'initiative de transformation opérationnelle de Bombardier et est en place pour rationaliser l'exécution de projet et accroître la rentabilité.

La croissance des revenus est soutenue par notre solide carnet de commandes de même que par un pipeline en croissance de soumissions dans tous les segments et toutes les régions. Comme cela a déjà été démontré par le passé, nous visons à surpasser le marché du rail en nous fondant sur nos facteurs de différenciation et notre proposition de valeur qui nous permettent d'obtenir des contrats dont les solutions techniques sont supérieures et la tarification est fondée sur la valeur. L'augmentation de la part des revenus liés aux contrats de services, de systèmes et de signalisation demeure une priorité.

Plusieurs mesures mises en place dans le cadre du plan de transformation opérationnelle devraient améliorer les marges et viser la génération de liquidités. Nous nous concentrons sur l'amélioration de la combinaison des revenus en mettant en œuvre une approche sélective de soumission et en augmentant la part des projets à marge

plus élevée et à risque plus faible. Le nouveau processus de soumission a été conçu pour évaluer correctement les exigences et les risques tout en s'assurant de la compétitivité et de la rentabilité des soumissions dans leur exécution. Une standardisation améliorée des produits et une approche fondée sur des plateformes réduiront la complexité et les délais. La nouvelle structure accorde plus d'importance à la gestion de projets et met en place des processus à plus grande valeur ajoutée et une organisation axée sur les clients.

Nous sommes convaincus que les mesures mises en place d'après le plan de transformation opérationnelle dans le cadre de notre feuille de route vers 2020,⁽¹⁾ qui se concentre sur une combinaison de revenus croissants et diversifiés, atténueront le risque d'exécution et contribueront à une rentabilité et à une croissance durables.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Priorités stratégiques dans la section Sommaire pour obtenir plus de détails sur notre feuille de route vers 2020.

Énoncés prospectifs

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

- le carnet de commandes actuel;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter;
- l'exécution normale des contrats et la poursuite du déploiement et de la mise en œuvre des principales initiatives de transformation, surtout celles ayant une incidence sur les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- notre capacité de transférer les meilleures pratiques et la technologie à toutes les étapes de production;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser les initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer notre stratégie de développement de produits;
- la conversion des revenus et l'achèvement graduel de nos contrats antérieurs;
- le niveau soutenu de dépenses publiques;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs à soutenir l'exécution des projets; et
- la stabilité des taux de change.

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

AUTRES

	PAGE
ARRANGEMENTS HORS BILAN	131
RISQUES ET INCERTITUDES	132
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	149
INSTRUMENTS FINANCIERS	150
OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	152
JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	152
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	157
TAUX DE CHANGE	158
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	159
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	160
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)	161
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	162

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Pour plus de détails, se reporter à la Note 16 – Créances clients et autres débiteurs, aux états financiers consolidés.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

Dans le cadre de la vente de certains de nos produits, principalement des avions commerciaux, nous avons fourni un soutien financier sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité de certains clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de procéder à leurs acquisitions.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 11 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 12 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie de valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise le même actif sous-jacent, la garantie de valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été exercée. Ainsi, les garanties sont mutuellement exclusives.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 38 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés.

Engagements de financement

Nous offrons quelquefois un soutien financier pour faciliter l'accès de nos clients à du capital. Ce soutien peut prendre diverses formes, y compris aider un client à obtenir et à structurer un prêt et les capitaux nécessaires à l'acquisition d'avions ou encore fournir l'assurance que des prêts et des capitaux sont disponibles pour financer ces acquisitions.

Au 31 décembre 2015, nous n'avions aucun engagement de financement lié à des clients relativement à la vente future d'avions.

Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous avons offert des garanties de crédit ou des garanties de valeur résiduelle, ou les deux, et des prêts subordonnés à certaines entités créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux, et avons conservé des droits résiduels dans ces entités. Le secteur Avions commerciaux offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

En général, ces entités sont financées par de la dette à long terme et des capitaux propres provenant de tiers. Souvent, les détenteurs de titres de capitaux propres profitent d'incitatifs fiscaux. Les avions sont donnés en garantie de la dette à long terme des entités.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 37 – Entités structurées non consolidées, aux états financiers consolidés.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous **œuvrons** dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous sont ceux qui, selon nous actuellement, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels, mais ne sont pas nécessairement les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face. Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels pourraient être considérablement touchés.

Risque lié à la conjoncture économique	Le risque lié à la conjoncture économique est le risque d'une perte éventuelle résultant d'un conjoncture économique défavorable. Ces facteurs incluent les compressions budgétaires du gouvernement, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.
Risque lié au contexte commercial	Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent inclure la situation financière de l'industrie du transport aérien (y compris les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes restreignant l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux) et les clients des avions d'affaires, la situation financière de l'industrie du transport sur rail, la politique en matière d'échanges commerciaux, ainsi que la concurrence accrue d'autres entreprises, dont de nouveaux venus sur les segments de marché où nous livrons concurrence. En outre, l'instabilité politique et les cas de force majeure comme les actes de terrorisme, les catastrophes naturelles, les risques pour la santé dans le monde, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.
Risque opérationnel	Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources du risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires et à la complexité d'obtenir la certification et l'homologation des produits et services. En outre, les grands projets complexes qui sont caractéristiques dans le cadre de nos activités sont souvent structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. De plus, nos flux de trésorerie sont soumis à des pressions fondées sur les fluctuations du cycle du projet et à son caractère saisonnier et nos activités exigent des investissements en capital importants, qui nécessitent que nous engagions régulièrement des dépenses en immobilisations et des investissements importants sur des périodes couvrant plusieurs années avant de réaliser des rentrées de trésorerie dans le cadre d'un projet. Les autres sources de risque opérationnel incluent notre capacité d'appliquer avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, les actions de partenaires commerciaux, les pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, l'utilisation d'estimations et de jugements comptables, les conditions réglementaires et juridiques, les questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) et les ressources humaines. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité et à la protection des droits relatifs à la propriété intellectuelle ainsi qu'à la suffisance des couvertures d'assurance.
Risque de financement	Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.
Risque de marché	Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.

Risque lié à la conjoncture économique

Les marchés où nous exerçons nos activités peuvent parfois être touchés par un certain nombre de facteurs locaux, régionaux ou mondiaux influant sur le développement économique et, par conséquent, sur le rythme de la croissance économique et sur la durabilité. Ces facteurs comprennent les compressions budgétaires des gouvernements, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.

Étant donné le caractère international de nos ventes et de nos activités, notamment grâce à notre capacité de fabrication et de production en Europe et en Amérique du Nord, et vu nos partenariats et coentreprises dans des régions comme l'Asie, l'Amérique latine et l'Afrique, nous pouvons être touchés, directement ou indirectement, par une situation politique défavorable ou un ralentissement économique dans ces zones géographiques, et notre entreprise peut être exposée à un certain nombre de risques connexes, comme la fluctuation des taux de change et des restrictions au transfert de capitaux.

Si l'incertitude économique observée à l'échelle mondiale persistait ou s'aggravait, si les difficultés économiques dans certains pays, dans certaines régions ou sur certains marchés importants s'intensifiaient ou frappaient d'autres pays, ou si la conjoncture économique mondiale se détériorait, nous pourrions constater des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur des clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, un accroissement des stocks, une diminution des avances de clients, un ralentissement du recouvrement des créances, une réduction des activités de production, la mise en pause ou l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur les fournisseurs.

Risque lié au contexte commercial

Situation financière de l'industrie du transport aérien et des clients d'avions d'affaires

La situation financière et la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que la capacité des sociétés aériennes à obtenir du financement, influent sur la demande pour nos avions commerciaux. En raison de la nature de l'industrie du transport aérien, il est difficile de prédire à quel moment les ralentissements ou les reprises économiques se répercuteront sur l'industrie, et les cycles économiques peuvent être plus longs que prévu. Les pressions continues sur les coûts et les efforts déployés en vue d'atteindre une rentabilité acceptable au sein de l'industrie du transport aérien peuvent comprimer les prix de vente de nos produits aéronautiques. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes aux États-Unis réduisent l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux et, par conséquent, peuvent réduire la demande sur le marché des avions régionaux.

L'achat de produits et services aéronautiques peut s'avérer un investissement important pour une entreprise, un particulier ou un gouvernement. Lorsque la conjoncture économique ou la conjoncture commerciale est défavorable, les acheteurs potentiels peuvent reporter leurs achats de nos produits et services aéronautiques. La disponibilité du financement est également un facteur important et la rareté du crédit peut entraîner le report des livraisons ou l'annulation de commandes par les clients.

Un approvisionnement accru en avions d'occasion à mesure que les sociétés restructurent, réduisent ou abandonnent leurs activités pourrait se traduire par des pressions à la baisse sur le prix de vente des avions d'affaires et des avions commerciaux neufs et d'occasion. Nous pourrions alors devoir relever le défi de trouver de nouveaux moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour conserver une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'une grande société aérienne ou d'un exploitant de programme de multipropriété ou d'une société de nolisement comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait toucher considérablement nos résultats financiers.

Situation financière de l'industrie du transport sur rail

Traditionnellement, l'industrie du transport sur rail résiste plutôt bien aux ralentissements économiques. Le contexte économique et financier difficile dans certaines régions peut toutefois avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Les pressions budgétaires ainsi que les mesures disciplinaires, voire les mesures d'austérité, imposées aux clients pourraient causer une réduction de la taille des projets, le report des projets, et même leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires privés ou publics pourraient nuire à nos nouvelles commandes et à nos revenus et exercer des pressions considérables sur notre structure de coûts et nos prix. La situation peut encore s'aggraver en période de resserrement des investissements.

Dans une période donnée, une part importante de nos activités de transport sur rail repose sur les organismes gouvernementaux et sur les autres institutions publiques, qui représentent depuis toujours la plus grande partie de la valeur de nos commandes annuelles. La somme que les institutions publiques sont en mesure d'investir et de dépenser dépend de facteurs économiques et politiques complexes et peut varier d'un exercice à l'autre. Un ralentissement économique et des restrictions budgétaires des instances publiques pourraient provoquer une baisse des investissements en matière d'infrastructures, retarder les commandes, l'exécution des obligations contractuelles ou les paiements, ainsi qu'une réduction des mesures fiscales ou autres formes d'encouragements visant à stimuler la recherche et le développement. En périodes de surendettement (ou de crise de la dette souveraine), la mise en oeuvre de programmes d'austérité ou de réduction des dépenses publiques peut avoir une incidence néfaste sur le nombre de commandes liées à des projets d'infrastructures de transport.

Par ailleurs, la vive concurrence au sein de l'industrie du transport sur rail et la demande des clients dans le contexte économique actuel ont eu certaines répercussions défavorables, notamment la diminution du montant des avances et le report de leur versement. Cette évolution des modalités contractuelles pourrait nuire à nos flux de trésorerie et nous forcer à trouver plus de fonds auprès d'autres sources, dont les facilités d'affacturage, ce qui pourrait influencer négativement sur notre rendement des capitaux propres, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De surcroît, rien ne garantit que nous aurons accès à un fonds de roulement de remplacement suffisant pour financer la réalisation des projets, du moins selon des conditions acceptables, si les modalités relatives aux paiements des clients et aux avances continuent de s'envenimer pour les fabricants.

Politique commerciale

En tant qu'organisation exerçant ses activités à l'échelle mondiale, nos activités sont tributaires des politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et de celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, de l'aide aux exportations et des politiques du commerce international, notamment des pratiques de commerce régionales précises. Nous courons donc des risques liés aux changements de priorités des organismes gouvernementaux et supranationaux.

Par ailleurs, des politiques commerciales protectionnistes et des changements du cadre politique et réglementaire sur les marchés où nous exerçons nos activités, comme des contrôles des importations et exportations en devises, des barrières tarifaires ou autres barrières commerciales, et des contrôles des prix ou du change, pourraient faire du tort à nos activités sur plusieurs marchés nationaux, se répercuter sur nos ventes et notre rentabilité et compliquer le rapatriement des bénéfices, en plus de nous exposer à des pénalités et à des sanctions et au risque d'entacher notre réputation.

Concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence

Dans les segments du marché de l'aéronautique où nous livrons concurrence, nos concurrents développent de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. Nous courons un risque d'érosion de notre part de marché si les clients potentiels optent pour les produits de nos concurrents. Nous pouvons aussi être touchés négativement si nous n'arrivons pas à répondre aux attentes en matière de soutien des produits, ou encore à assurer une présence à l'échelle internationale pour notre clientèle variée.

Dans le domaine du transport sur rail, nous faisons face à une vive concurrence sur les marchés et dans les régions où nous exerçons nos activités. Nous rivalisons avec des concurrents solides, dont certains sont plus gros et peuvent disposer de plus de ressources dans un secteur d'activité ou dans une région donnée, ainsi qu'avec des concurrents établis dans des marchés émergents et de nouveaux venus, qui peuvent avoir une meilleure structure de coûts. Certains segments du marché du transport sur rail où nous exerçons nos activités et certains des intervenants importants sur notre marché font actuellement l'objet de regroupements. Ces regroupements peuvent intensifier les pressions sur les prix et sur les marges bénéficiaires, de même que sur les modalités de paiement, sur les délais de fabrication et sur les technologies et les services offerts aux clients, pressions qui pourraient affaiblir notre position sur certains marchés. De plus, certains concurrents pourraient saisir les occasions qui se présentent sur le marché plus efficacement et plus rapidement que nous, ce qui pourrait nuire à nos résultats, à nos revenus et à notre part de marché.

Instabilité politique

Dans certaines régions du monde, l'instabilité politique, qui peut être attribuable à divers facteurs, dont des facteurs sociaux ou économiques, peut se prolonger et être imprévisible. Toute instabilité politique persistante sur les marchés où nous sommes présents pourrait entraîner des retards ou des annulations de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients concernés sont des sociétés d'État ou paragonnementales.

Les risques géopolitiques et économiques, les sanctions internationales et les récentes chutes du prix du pétrole portant préjudice à beaucoup de pays exportateurs de pétrole soulèvent de nouvelles inquiétudes au sein des économies internationales. Au-delà de toute conséquence immédiate, ces rebondissements peuvent aussi troubler l'évolution de l'économie mondiale.

Par ailleurs, des événements géopolitiques dans des zones géographiques où nous exerçons nos activités peuvent rendre plus difficiles les conditions d'exécution des contrats que nous signons, prolonger les périodes d'exécution ou déclencher des changements législatifs ou réglementaires inattendus qui pourraient provoquer une hausse notable des coûts d'exécution initialement prévus pour les contrats en question et nuire considérablement à notre entreprise, à notre situation financière, à nos flux de trésorerie et à nos résultats d'exploitation.

Cas de force majeure ou catastrophes naturelles

Les cas de force majeure et les catastrophes naturelles (y compris les événements liés à un séisme et à des conditions météorologiques violentes, comme des tempêtes de verglas, des ouragans, des inondations, des tornades ou tout autre cataclysme) sont imprévisibles et peuvent avoir des conséquences néfastes importantes, comme des lésions corporelles ou des décès; des dommages causés à des projets en cours, à des installations ou à de l'équipement, ou leur destruction; des atteintes à l'environnement; des retards ou des annulations de commandes et de livraisons; des retards de réception des matériaux de nos fournisseurs; des retards dans les projets; et des problèmes de responsabilité civile.

Risque opérationnel

Développement de nouveaux produits et services

Les changements attribuables aux tendances mondiales comme les changements climatiques, la volatilité des prix du carburant, la croissance des marchés en développement, l'urbanisation, la croissance et les facteurs démographiques influent sur les demandes des clients dans nos principaux marchés de l'aéronautique et du transport sur rail. Pour demeurer compétitifs et répondre aux besoins des clients, nous devons anticiper ces changements, et nous devons constamment développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, de même qu'investir dans de nouvelles technologies et les développer. Le lancement de nouveaux produits ou de nouvelles technologies exige un engagement considérable au titre d'investissements importants en R et D, y compris le maintien d'un nombre important d'employés hautement compétents. En outre, nos investissements dans de nouveaux produits ou de nouvelles technologies peuvent ne pas toujours réussir.

Nos résultats peuvent être touchés si nous investissons dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation (ou si nous ne concevons pas de nouveaux produits ou de nouvelles technologies ou que nous ne parvenons pas à faire homologuer ou accréditer ceux que nous concevons) ou qu'ils ne sont pas mis en marché en temps voulu, surtout par rapport aux produits de nos concurrents, ou si nos produits deviennent désuets. Nous pouvons subir des dépassements de coûts dans le cadre du développement de nouveaux produits et il existe un risque que nos produits ne respectent pas les spécifications de rendement que nous nous sommes engagés à respecter envers les clients.

Nos résultats pourraient également être touchés négativement si nous ne parvenons pas à concevoir ou à obtenir l'homologation de nouvelles technologies et plateformes en respectant le budget et le calendrier. De plus, notre croissance à long terme, notre compétitivité et notre rentabilité soutenue dépendent de notre capacité de prévoir les changements sur les marchés, de nous y adapter, de réduire les coûts de production de nos produits, existants ou nouveaux, tout en maintenant leur grande qualité, d'élargir encore notre gamme de produits et d'aligner notre présence internationale sur les occasions qui se présentent sur le marché mondial.

Dans un contexte de vive concurrence, nous sommes et resterons exposés au risque que des produits, des services ou des technologies plus novateurs ou concurrentiels soient développés par des concurrents ou lancés plus rapidement sur le marché, ou encore que le marché n'accepte pas les produits que nous développons.

Développement commercial

Nos activités sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Nos résultats peuvent être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à percer de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à nous ancrer avec succès dans de nouveaux marchés. Nous nous servons du ratio de nouvelles commandes sur livraisons, que nous définissons comme étant le ratio des nouvelles commandes par rapport aux revenus ou aux unités livrées, à titre d'indicateur pour faire le suivi des revenus futurs potentiels. Par contre, la réalisation des revenus tirés des nouvelles commandes est fondée sur certaines hypothèses, dont celle que les contrats visés seront exécutés intégralement conformément à leurs modalités. La résiliation ou la modification de l'un ou plusieurs de nos contrats d'importance pourrait avoir une grave incidence sur nos revenus futurs. Nous ne pouvons pas garantir que nous réaliserons la totalité des revenus que nous prévoyions initialement tirer de nos nouvelles commandes, et le manque à gagner pourrait être imposant.

Bien que nous ayons établi et continuons d'établir notre présence sur de nombreux marchés géographiques, l'accès à certains marchés peut s'avérer difficile, particulièrement si un concurrent local est solidement établi dans son marché d'origine. Ces types de situations pourraient nous placer dans une position défavorable par rapport à certains de nos concurrents et entraver nos stratégies et notre force concurrentielle dans ces zones.

Processus de certification et d'homologation

Nous sommes assujettis à des exigences strictes en matière de certification et d'approbation, et nous dépendons de la capacité des organismes de réglementation d'effectuer ces évaluations en temps opportun, tous des éléments qui varient selon le pays et peuvent retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (TC), la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), le Transport Safety Institute aux É.-U. et les autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service de nos produits, une diminution des ventes ou un ralentissement des livraisons, un accroissement imprévu des stocks, une réduction de la valeur des stocks ou la dépréciation des actifs.

La mise en marché et la mise en service de nos produits relatifs au transport sur rail exigent le respect de normes en matière de sécurité du transport sur rail qui peuvent varier beaucoup d'un pays à l'autre, et elles sont régies par différents organismes de réglementation compétents. L'homologation des trains découle donc d'un processus complexe, qui est très exigeant et qui peut être plus long et plus cher que ce qui était prévu au départ en raison des tests et des autres éléments techniques à l'appui requis par les organismes compétents, éléments qui peuvent changer au fil du temps. De plus en plus souvent, nos contrats comprennent des clauses exigeant que nous assumions les risques et les obligations liés au processus d'homologation, y compris les risques liés aux changements législatifs ou réglementaires ou à l'interprétation ou à l'application des règlements en matière d'homologation.

Des retards causés par le processus d'homologation ou des coûts d'ingénierie ou de production plus élevés relativement à l'homologation peuvent nous retarder dans la livraison des produits ou l'exécution des contrats, causer des dépassements de coûts par rapport à nos estimations et à nos modèles, et entraîner le paiement de pénalités ou de dommages-intérêts imposants, des interruptions de service touchant les produits, voire le risque

d'annulation totale ou partielle du contrat dans les cas extrêmes de retards prolongés. Il est impossible de savoir avec certitude le temps que prendra l'obtention d'une certification ou d'une homologation.

Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets

Nous avons toujours offert, et prévoyons continuer d'offrir, une partie considérable de nos produits en vertu de contrats prédéterminés à prix fixe stipulant un calendrier de livraisons, plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la **main-d'œuvre** et des pièces nécessaires. En général, nous ne pouvons pas résilier unilatéralement les contrats.

Nous courons des risques associés à ces contrats à prix fixe, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec les partenaires et sous-traitants, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts, des pénalités pour livraison tardive ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Nous pouvons également encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements. De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus liés aux contrats à long terme sont fondés, en partie, sur des estimations de coûts. Or, nos estimations des coûts pour la réalisation d'un projet reposent sur de nombreuses hypothèses se rapportant notamment à la conjoncture économique future, au coût et à la disponibilité de la **main-d'œuvre** et des matériaux, à la productivité de la **main-d'œuvre**, aux niveaux d'emploi et de salaires, aux taux d'utilisation des installations, aux taux d'inflation, aux taux de change et aux normes de construction et normes techniques à respecter dans le cadre du projet, et elles sont influencées par la nature et la complexité des travaux à exécuter. Compte tenu de la complexité et de la longueur de bon nombre des projets auxquels nous prenons part, l'investissement, les coûts et la productivité réels peuvent différer de façon importante de ceux visés dans notre modèle ou nos prévisions de départ. En outre, beaucoup de nos contrats comportent des exigences de rendement obligatoire pour le matériel que nous livrons ou un calendrier de livraisons précis. Si nous ne pouvons pas nous conformer à ces obligations, nos clients pourraient réclamer les pénalités prévues au contrat, mettre fin au contrat en question, voire demander une indemnisation.

Dans le cadre de contrats d'envergure à long terme complexes, les revenus, les flux de trésorerie et la rentabilité varient grandement en fonction de la progression du projet et reposent sur divers facteurs, dont certains échappent à notre contrôle, tels des modifications des spécifications et des demandes de modifications de commandes de la part du client, des exigences réglementaires plus rigoureuses en matière d'homologation, des problèmes technologiques inattendus, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des délais d'ingénierie ainsi que des coûts de production, des pénalités pour livraison tardive et le paiement de dommages-intérêts liquidés, de même que l'interruption de l'exécution du contrat ou des retards dans celle-ci. Lorsqu'il s'agit de contrats d'envergure à long terme complexes, ces dépassements et ces problèmes peuvent exiger des investissements importants en temps et en argent, entraîner la retenue du paiement ou le risque d'annulation totale ou partielle du contrat par les clients, et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie, notre situation financière et notre réputation. De plus, nous pouvons encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements aux termes des contrats d'envergure en question. Les marges bénéficiaires générées par certains de ces contrats pourraient, par conséquent, être inférieures à celles prévues initialement. Les contrats pourraient même ne pas permettre de dégager quelque marge que ce soit ou engendrer une perte.

Par ailleurs, nombre de nos contrats à long terme sont signés avec des clients qui sont des entités gouvernementales ou paragonnementales. Les clients de ce type exigent que nous nous conformions à des cahiers des charges et spécifications de marché, ce qui peut limiter notre faculté de négocier certaines modalités contractuelles et nous forcer à accepter des conditions moins avantageuses. Par exemple, les clients pourraient exiger que les fabricants assument une part grandissante du risque lié à la réglementation relative à l'homologation, insister pour avoir des calendriers de paiement qui réduisent ou éliminent les avances ou qui causent des flux de trésorerie négatifs au cours de l'exécution d'un projet, et imposer des niveaux de rendement technique obligatoires ou des conditions de garanties de la part de la société mère. La majeure partie de nos activités de transport sur rail est assujettie à des protocoles de marchés publics, qui prennent souvent la forme de contrats d'adhésion qui ne peuvent faire l'objet d'aucune modification significative, de sorte que les soumissionnaires risquent la disqualification s'ils tentent de tenir compte des éventualités ou de considérations particulières dans leur offre. En outre, les protocoles de marchés publics comportent souvent des spécifications

donnant ouverture à de nombreuses demandes de modifications, qui peuvent donner lieu à des différends concernant la répartition des coûts liés à ces modifications de commandes ou de spécifications. Compte tenu de ces particularités, notre entreprise pourrait être exposée à des risques ou coûts supplémentaires importants qui pourraient nuire à la rentabilité de nos projets.

De surcroît, pour certains projets, les contrats visant nos activités de transport sur rail imposent des exigences en matière de fabrication ou d'achat dans les pays où le projet est réalisé. Ces contrats peuvent nous forcer à construire des installations de production localement, à conclure des partenariats avec des entités locales ou à nous approvisionner auprès de fournisseurs locaux. Les clauses de ce genre peuvent créer des pressions sur les coûts, les volumes cibles et l'exécution.

Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations

Par nature, nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Dans le cours normal de nos activités, la structure et la durée de beaucoup de nos projets complexes à long terme et programmes de développement de produits nécessitent que nous investissions massivement dans l'ingénierie, le développement et la production pendant de nombreuses années avant que les livraisons soient faites et que le produit commence à générer des flux de trésorerie. En outre, nous devons engager régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. Notre capacité de négocier avec nos clients et de toucher des avances et des paiements progressifs constitue donc un élément important de notre gestion de trésorerie et de fonds de roulement. Cependant, en raison de la vive concurrence sur les marchés où nous exerçons nos activités et des demandes des clients dans le contexte économique actuel, les avances sont plus rares et leur montant est moins élevé, ce qui pourrait exercer des pressions financières considérables sur nos activités. Les écarts entre nos décaissements et les montants reçus dans le cadre des commandes, ou même une baisse du volume global des commandes ou la détérioration des modalités de paiement pour ces commandes, ont automatiquement des conséquences néfastes sur l'évolution des besoins de fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Saisonnalité

De surcroît, nos flux de trésorerie sont, dans une certaine mesure, assujettis à des fluctuations saisonnières et nous prévoyons qu'un montant disproportionné de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles sera enregistré au cours de notre quatrième trimestre. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra. Même si les délais de règlement auprès de certains de nos fournisseurs peuvent dépasser le délai nécessaire pour recouvrer les produits auprès de nos clients, rien ne garantit que nous serons en mesure de respecter ces délais de règlement. Compte tenu des rentrées de trésorerie réalisées au cours du quatrième trimestre, au 31 décembre de chaque année, notre trésorerie et nos équivalents de trésorerie atteignent habituellement leur niveau le plus élevé (autrement que par suite des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et de financement). Nos résultats intermédiaires peuvent être touchés par ces fluctuations saisonnières.

Déploiement et exécution des initiatives stratégiques liées à la réduction des coûts et à l'amélioration du fonds de roulement

En 2015, nous avons mis en **œuvre** le plan de transformation de Bombardier qui cible trois priorités : améliorer la génération de liquidités, réduire les coûts et renforcer le rendement. Comme pour toute grande transformation à l'échelle de l'entreprise, des risques sont inhérents au moment prévu pour l'atteinte des résultats et à la valeur qu'il est prévu de tirer de ce plan. Plus précisément, un certain nombre de facteurs externes et internes pourraient influencer sur le moment et l'ampleur des avantages tirés des initiatives stratégiques. L'issue des négociations avec les fournisseurs et les syndicats, des changements législatifs, l'évolution des conditions socioéconomiques dans les pays où nous exerçons des activités, des variations dans les volumes de production prévus, l'évolution du marché du travail pour ce qui est des talents clés et des changements au sein des priorités de l'entreprise font partie de ces facteurs. Rien ne garantit que ces initiatives, ou d'autres initiatives, nous permettront d'atteindre nos objectifs, ni que l'une ou l'autre de ces mesures sera mise en **œuvre** avec succès ou dans le délai prévu. Si nous ne réussissons pas la mise en **œuvre** de notre stratégie et de nos initiatives de transformation, ou si ces mesures

s'avèrent insuffisantes, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir.

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés par l'intermédiaire de consortiums ou de partenariats auxquels nous participons, les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire d'une exécution satisfaisante de notre part et de la part de nos partenaires d'affaires. Le non-respect par les partenaires d'affaires de leurs obligations contractuelles pourrait entraîner d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des retards imprévus et se traduire par une dépréciation des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission pourrait entraîner la perte d'une commande potentielle.

Afin de pénétrer de nouveaux marchés et de renforcer nos partenariats, nous avons mis en œuvre un certain nombre de coentreprises et de partenariats dans divers pays et régions, dont l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Amérique latine et l'Asie (la Chine, en particulier). Ces activités comportent certains risques, surtout pour ce qui est de la possibilité d'instabilité politique ou économique selon les pays, des difficultés pouvant se poser dans l'évaluation des actifs et des passifs liés à ces activités, de l'intégration des gens, des activités, des technologies et des produits, ainsi que de la mise en œuvre de systèmes et procédures de gouvernance et de conformité.

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

Les produits que nous fabriquons sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Ces produits doivent respecter des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client et des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation. Les défauts des produits peuvent être décelés par le client avant ou après leur livraison. Lorsqu'elles sont décelées, nous pouvons engager des coûts additionnels importants de modification ou de rattrapage, ou les deux, et ne pas être en mesure de corriger les défauts en temps opportun, voire de les corriger tout court. L'occurrence de défauts et de défaillances de nos produits pourrait donner lieu à des coûts pour non-conformité, notamment des réclamations en vertu de garanties et des demandes d'indemnisation, entacher notre réputation, nuire à notre rentabilité et entraîner une perte de clientèle. La correction de telles défauts peut nécessiter d'importants investissements.

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant des produits et des services que nous avons fournis, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent être causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine.

S'il s'avère que certains de nos produits n'ont pas la qualité attendue, ne respectent pas les normes industrielles ou nationales ou présentent des risques pour la sécurité d'humains ou de biens, nous pouvons nous voir dans l'obligation de rappeler les produits, faire l'objet de pénalités, voir nos permis ou licences d'exploitation révoqués, devoir suspendre la production et la vente de nos produits ou nous faire ordonner de prendre des mesures correctives. Un rappel de produits peut également entacher notre réputation et notre marque, faire baisser la demande pour nos produits et exposer nos activités à une plus grande sévérité de la part des organismes de réglementation.

Nous ne pouvons être certains que les limites de couverture d'assurance actuelles suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Par exemple, l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe en raison de nouvelles normes européennes nécessitera des investissements pour mettre à niveau nos produits existants et les rendre conformes aux exigences réglementaires, sans quoi les organismes de réglementation, et, du coup, nos clients, pourraient ne pas accepter nos produits. La non-disponibilité de produits conformes pourrait éroder notre part de marché.

Dans le cours normal de nos activités, nous pouvons être partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison tardive de biens ou de prestations de services, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, toute mauvaise conduite de la part d'un employé, d'un mandataire, d'un fournisseur ou d'un partenaire ou leur non-respect de toute loi et de tout règlement anticorruption ou autre peut entacher notre réputation, miner nos revenus et notre rentabilité et nous exposer à des poursuites au civil ou au criminel. En outre, des procédures judiciaires donnant lieu à des jugements ou conclusions nous étant défavorables pourraient nuire à notre réputation et à notre capacité d'obtenir de nouvelles commandes ou de nouveaux contrats.

Voir aussi la Note 38 – Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés pour plus de renseignements sur les poursuites judiciaires en cours se rapportant à l'enquête menée au Brésil.

Risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité

Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement des produits ou les matériaux qui les composent; la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air, de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, l'étiquetage, le transport et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (par nous ou par d'autres) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées.

Les exigences environnementales réglementaires ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pourrions avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés par le passé, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

Dépendance à l'égard des clients

Même si notre clientèle est diversifiée, il se peut, dans une période donnée, qu'un nombre limité de contrats ou de clients représentent une part importante des revenus que nous tirons de certains de nos produits. Nous cherchons constamment à élargir notre clientèle, mais nous croyons néanmoins qu'au cours d'une période donnée, les revenus et les résultats peuvent continuer d'être grandement touchés par un nombre limité de clients en raison de la nature de certains de nos produits. Par conséquent, la perte d'un de ces clients ou toute modification apportée à ses commandes pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux. Étant donné que la majorité de nos clients du secteur du transport sur rail sont des gouvernements ou des entreprises du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, nos nouvelles commandes sont, en bonne part, tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Dépendance à l'égard des fournisseurs

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour nos produits aéronautiques, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour nos produits de transport sur rail.

Des perturbations dans notre chaîne d'approvisionnement peuvent entraver notre capacité de livrer à temps. De plus, si un ou plusieurs de nos fournisseurs ne respectent pas les spécifications de rendement, les normes de qualité ou les calendriers de livraison, nous pouvons avoir du mal à honorer nos engagements envers nos clients, surtout si nous ne parvenons pas à acheter les composants et pièces clés auprès de ces fournisseurs selon les modalités convenues ou à bon prix et que nous ne trouvons pas, en temps opportun, d'autres fournisseurs consentant des conditions acceptables sur le plan commercial. Certains de nos fournisseurs participent au développement des produits, comme des plateformes d'avion ou de matériel roulant. La progression de plusieurs de nos programmes de développement de nouveaux produits repose également sur le rendement de ces principaux fournisseurs et, par conséquent, tout retard de leur part qui ne peut être compensé pourrait retarder l'avancement d'un programme dans son ensemble. Ces fournisseurs livrent ensuite des composants importants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle liée à des composants clés qu'ils ont développés. Par conséquent, nous concluons des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement de ces fournisseurs pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

La concurrence sur le marché de l'emploi est féroce lorsqu'il s'agit d'embaucher les gestionnaires et les spécialistes hautement compétents dont nous avons besoin pour effectuer le travail, surtout dans certains pays émergents. Nous avons l'intention d'élargir nos activités dans plusieurs de nos domaines, et nous aurons besoin d'employés hautement compétents. Le succès de nos plans de développement dépend, entre autres, de notre capacité d'inculquer les compétences requises, de fidéliser les employés et de recruter et d'intégrer de nouveaux gestionnaires et employés compétents. Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. Rien ne garantit que nous réussirons à recruter, à intégrer et à fidéliser les employés en question comme nous en avons besoin pour faire croître notre entreprise, particulièrement dans les pays émergents. À l'opposé, les mesures visant à adapter l'effectif à l'évolution de la demande peuvent donner lieu à des pressions sur notre **main-d'œuvre** et à des risques sociaux, ce qui peut avoir des répercussions défavorables sur nos réductions de coûts et nos capacités de production prévues.

De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Une incapacité à renouveler ces conventions collectives à des conditions mutuellement acceptables lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail, comme des grèves, des débrayages ou des lock-out, et entraîner une hausse des coûts de **main-d'œuvre**, ce qui pourrait nuire à notre capacité à livrer des produits et à rendre des services à temps et conformément au budget.

En outre, comme nous examinons continuellement nos activités et processus afin de réduire les coûts, d'améliorer notre plateforme de fabrication et de mieux nous positionner sur le marché, il pourrait être nécessaire de ralentir la production ou de fermer des installations de façon définitive, ce qui entraînerait la réaffectation d'employés à de nouvelles installations ou à de nouveaux processus de production ou la réduction de nos effectifs. Pareille situation pourrait grandement miner nos relations avec nos employés et causer la dépréciation des actifs aux installations visées.

Dépendance à l'égard des systèmes d'information

Un accès non autorisé à nos renseignements et à nos systèmes ou à ceux de nos clients pourrait nuire à nos activités. Nous faisons face à certaines menaces en matière de sécurité, notamment des menaces visant la confidentialité, la disponibilité et l'intégrité de nos données et de nos systèmes. Bien que la direction exerce une supervision et maintienne ce qu'elle considère comme des systèmes de contrôle, d'application et de surveillance appropriés pour empêcher et détecter les activités non autorisées dans nos systèmes et pour y réagir, aucun système n'est infaillible, et certains types d'attaques ou de pannes de système pourraient provoquer d'importantes pertes financières ou pertes de renseignements, ou entacher notre réputation, ou les deux.

Dépendance à l'égard de la propriété intellectuelle et de la protection de celle-ci

Nous demandons régulièrement de nouveaux brevets et nous gérons activement notre propriété intellectuelle pour protéger notre position technologique. Toutefois, malgré nos brevets et nos autres formes de propriété intellectuelle, il se peut que nos concurrents développent de façon indépendante, ou obtiennent le droit d'utiliser sous licence, d'autres technologies qui sont, pour l'essentiel, équivalentes ou supérieures aux nôtres, et nous ne pouvons pas garantir que les mesures que nous prenons seront suffisantes pour empêcher toute utilisation abusive de notre propriété intellectuelle. Par ailleurs, nous ne pouvons pas garantir que toutes nos demandes d'enregistrement seront acceptées ou que les droits de propriété intellectuelle que nous avons enregistrés ne seront pas contestés. Si les mesures que nous prenons et la protection conférée par la loi ne protègent pas adéquatement nos droits de propriété intellectuelle ou que nous ne sommes pas en mesure d'enregistrer ou de faire valoir nos droits de propriété intellectuelle et que nos concurrents exploitent notre propriété intellectuelle pour fabriquer et vendre leurs produits sur les marchés où nous exerçons nos activités, notre entreprise pourrait grandement en souffrir.

D'autres pourraient également prétendre que nous utilisons abusivement leur propriété intellectuelle ou que nous violons autrement leurs droits de propriété intellectuelle. Que ces allégations soient fondées ou non et qu'elles soient retenues ou non, nous pouvons devoir engager des coûts pour nous défendre ou pour négocier un règlement dans tout litige reposant sur les allégations de violation des droits de propriété intellectuelle. Des décisions défavorables dans le cadre de tout litige ou de toute procédure pourraient nous faire perdre nos droits patrimoniaux et nous exposer à d'imposants montants à payer, voire à des perturbations de nos activités. Toute poursuite en matière de propriété intellectuelle contre nous pourrait également nous forcer, entre autres, à cesser de vendre les produits visés, à développer d'autres produits ne constituant pas des violations ou à obtenir du propriétaire une licence d'utilisation de la propriété intellectuelle visée par la violation. Nous pourrions échouer dans nos tentatives de développement d'autres produits ou ne pas réussir à obtenir de licences, du moins selon des modalités raisonnables, ce qui pourrait entacher notre réputation et nuire à notre situation financière et à notre rentabilité.

Suffisance de la couverture d'assurance pour nos activités, nos produits et nos propriétés

Nous souscrivons des contrats d'assurance qui répondent aux besoins de notre entreprise. Nous ne pouvons cependant pas garantir que nos contrats d'assurance offriront une protection adéquate en cas de sinistres sortant de l'ordinaire. Nous pourrions ne pas obtenir certaines couvertures d'assurance ou avoir de la difficulté à obtenir celles dont nous avons besoin, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives et considérables sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. Nous n'avons pas d'assurance contre les interruption d'activités ou les pertes de profits découlant d'accidents à l'une ou l'autre de nos installations de fabrication ou d'autres perturbations de nos activités.

Des accidents ou des catastrophes naturelles pourraient aussi causer d'imposants dommages matériels, des perturbations importantes de nos activités et des lésions corporelles graves ou des décès, et notre couverture d'assurance pourrait ne pas couvrir ces pertes. En cas de perte non assurée ou de perte dépassant nos garanties d'assurance maximales, notre réputation pourrait être entachée, et nous pourrions perdre la totalité ou une partie de notre capacité de production, de même que des revenus futurs devant être générés par les installations visées. Toute perte matérielle n'étant pas couverte par notre assurance pourrait se répercuter sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

Nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Pour répondre à nos besoins de financement dans le cours normal de nos activités, nous dépendons de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables et les facilités d'affacturage. Rien ne garantit que nous aurons accès, à l'avenir, à des liquidités aux fins du fonds de roulement, du moins selon des conditions acceptables.

Notre capacité à mettre en œuvre nos plans d'affaires et de génération de liquidités repose sur un certain nombre d'hypothèses qui font largement appel au jugement et sur des estimations à l'égard du rendement futur, de la capacité d'emprunt et de la disponibilité du crédit futurs, lesquels ne peuvent être garantis en tout temps.

Nous entreprenons à l'occasion diverses initiatives de financement en vue de raffermir notre situation de liquidités. Nous avons notamment, en 2015, procédé à un placement de reçus de souscription et à l'émission et au refinancement de billets de premier rang non garantis. Nous avons également conclu des transactions avec le gouvernement du Québec concernant le financement soutenu du programme d'avions *C Series* ainsi qu'avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) relativement à une participation minoritaire dans le secteur Transport. L'investissement de la Caisse a été conclu le 11 février 2016. Rien ne garantit que nous remplirons toutes les conditions pour que se concrétise l'investissement annoncé dans le programme d'avions *C Series*, ni que nous obtiendrons les approbations requises, notamment celles de tiers et des organismes de réglementation, pour réaliser cette transaction.

Bien que nous soyons d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme et les investissements du gouvernement du Québec et de la Caisse, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible, rien ne garantit que tel sera le cas.

En outre, nous avons l'intention de continuer d'étudier d'autres mesures, dont la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie. Rien ne garantit que nous serons en mesure de mettre en œuvre cette option stratégique ou quelque autre option stratégique, du moins selon des modalités et à un moment favorables et, si nous y parvenons, que ces démarches auraient les résultats escomptés.

Notre incapacité de disposer de liquidités suffisantes pour financer le travail à réaliser dans le cadre des contrats en cours, nos programmes et nos projets, de même que nos dépenses en immobilisations ainsi que nos obligations au titre du service de la dette, pourrait nous obliger à réduire ou retarder des livraisons, des investissements et des dépenses en immobilisations ou à tenter d'obtenir plus de capitaux propres ou capitaux d'emprunt. Nous pourrions ne pas être en mesure d'obtenir, au besoin, d'autres sources de financement, ou de le faire selon des modalités favorables.

L'érosion des cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation financière ou de nos perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors de notre contrôle liés aux secteurs ou aux pays et régions dans lesquels nous exerçons nos activités et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, de nos cotes de crédit pourraient accroître nos coûts de financement.

Notre droit de convertir en liquidités certains dépôts ou placements détenus dans des structures de financement pour garantir nos obligations pourrait être assujéti à des restrictions. De plus, dans certains pays, le droit de

convertir ou de rapatrier, ou les deux, les liquidités générées par les activités opérationnelles peut être assujéti à des restrictions, et ces liquidités peuvent ne pas être disponibles pour utilisation immédiate.

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

Nous sommes tenus de verser des cotisations à un certain nombre de régimes de retraite, dont la plupart sont à l'heure actuelle en situation de déficit. Les exigences de financement des régimes de retraite dépendent d'exigences réglementaires et de l'évaluation des actifs et des passifs des régimes, qui sont assujétiées à un certain nombre de facteurs, y compris le rendement des actifs des régimes, les taux d'intérêt à long terme, de même que les normes actuarielles applicables et diverses autres hypothèses. L'exigence potentielle de verser des cotisations additionnelles en raison de modifications apportées aux règlements, d'hypothèses actuarielles ou d'autres facteurs pourrait réduire le montant des fonds disponibles à des fins opérationnelles, limitant ainsi notre souplesse financière et nuisant à notre situation financière.

Rien ne garantit que les actifs des régimes d'avantages de retraite enregistreront les taux de rendement prévus. La capacité des régimes d'avantages de retraite à dégager ces taux de rendement prévus dépend en grande partie de la performance des marchés financiers. Les conditions du marché se répercutent également sur les taux d'actualisation utilisés pour calculer le montant net de nos passifs liés aux avantages de retraite et pourraient aussi avoir une incidence sur nos coûts liés aux avantages de retraite, nos exigences de financement en espèces et notre situation de liquidités.

Le montant net des passifs liés aux avantages de retraite est très sensible aux variations du taux d'actualisation utilisé, taux qui représente le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de chaque période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, le changement de taux d'actualisation dépend des conditions du marché.

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant des activités commerciales normales et du financement que nous procurons à nos clients des secteurs d'activité aéronautiques relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties à verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire les liquidités, et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait notre exposition au risque de crédit, ou de réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme de dépôts placés périodiquement et d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions être dans l'impossibilité d'obtenir leur prolongation à l'échéance.

Obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts

À l'heure actuelle, nous avons, et nous continuerons d'avoir, des obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts. Notre niveau d'endettement pourrait avoir des conséquences importantes, y compris ce qui suit :

- il pourrait être plus difficile de satisfaire à nos obligations au titre de notre dette;
- notre vulnérabilité à la conjoncture économique et aux conditions générales défavorables de l'industrie pourrait être plus grande;

- nous pourrions devoir affecter une partie importante de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au remboursement des intérêts et du capital de notre dette, ce qui réduirait la disponibilité des flux de trésorerie aux fins du financement des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement, des acquisitions, de nouvelles initiatives d'affaires et d'autres besoins généraux de la Société;
- notre souplesse en matière de planification en vue de l'évolution de nos activités et des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités ou notre possibilité de réagir à cette évolution pourraient être limitées;
- nous pourrions nous retrouver dans une position désavantageuse par rapport à nos concurrents qui sont moins endettés ou qui disposent de ressources financières plus considérables;
- en conjonction avec les autres clauses restrictives auxquelles nous sommes assujettis, notre niveau d'endettement pourrait notamment limiter notre capacité d'emprunter des fonds additionnels à des conditions commerciales raisonnables, le cas échéant;
- nous pourrions devoir monétiser des actifs à des conditions qui nous sont défavorables; et
- nous pourrions devoir offrir des titres d'emprunt ou des titres de capitaux propres à des conditions qui ne sont pas avantageuses pour nous ou pour nos actionnaires.

Pour plus d'informations sur notre dette à long terme, voir la Note 27 – Dette à long terme, de nos états financiers consolidés.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains de nos emprunts, facilités de crédit renouvelables et facilités de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité et, dans certains cas, celle de nos filiales :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et de capital-actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres décaissements;
- de permettre à nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie des actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financer nos activités futures ou nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu de nos facilités de lettres de crédit et de nos facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure le secteur Transport. La facilité de lettre de crédit de 3,64 milliards € et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € du secteur Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de liquidités de 600 millions €, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes du secteur Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans leurs conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport. Le niveau minimum de liquidités n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie comme il est présenté à l'état de la situation financière consolidé.

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

Des événements hors de notre contrôle peuvent également nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs de nos obligations et nos autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des

montants qui leur sont dus. Si l'une ou l'autre de ces facilités était accélérée ou si nous faisons l'objet d'appels de couverture en espèces importants, nous pourrions ne pas avoir accès à des liquidités ou à du crédit suffisants pour refinancer ces facilités à des conditions qui sont acceptables pour nous ou pour toutes les parties concernées, le cas échéant. De plus, si nous contractons une dette additionnelle à l'avenir, nous pourrions être assujettis à des clauses restrictives additionnelles, qui pourraient être plus restrictives que celles auxquelles nous sommes assujettis à l'heure actuelle. Par ailleurs, un manquement aux obligations contenues dans nos conventions ou contrats d'emprunt, existants ou futurs, pourrait forcer la couverture en espèces ou le remboursement immédiat aux termes d'autres ententes pouvant contenir des clauses croisées de déchéance du terme ou d'inexécution. Rien ne garantit que nous pourrions obtenir des renonciations ou des modifications à l'égard des manquements en question ni que nous serions en mesure de couvrir ces facilités en espèces ou de les refinancer, du moins selon des conditions acceptables pour nous.

Financement en faveur de certains clients

Nous consentons, de temps à autre, du soutien aux clients relatif au financement d'avions. Nous pouvons offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle ou des garanties de différentiel de crédit maximum pour fournir un soutien au financement de certains clients tels que des sociétés aériennes ou pour soutenir le financement par certaines entités ad hoc créées uniquement pour i) acheter nos avions commerciaux et les louer à des sociétés aériennes ou ii) acheter des actifs financiers, comme les prêts et créances liées à des contrats de location relativement à la vente de nos avions commerciaux. En vertu de ces arrangements, nous devons faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du prêt ou du contrat de location, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires initiaux qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité.

Aide gouvernementale

De temps à autre, nous recevons divers types d'aide financière gouvernementale. Certains de ces programmes de soutien financier exigent le remboursement des montants au gouvernement au moment de la livraison des produits. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. Nous ne pouvons pas prévoir si nous pourrions nous prévaloir d'une aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à nos hypothèses concernant les liquidités liées au développement des avions ou de nouveaux produits et services relatifs au transport sur rail. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par nos concurrents pourrait influencer négativement sur notre compétitivité, nos revenus et notre part de marché.

Risque de marché

Risque de change

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche importante de nos ventes et de nos coûts opérationnels est libellée en devises autres que le dollar américain, le plus souvent en euros, en dollars canadiens, en livres sterling, en francs suisses et en couronnes suédoises. Dans les cas où nous ne bénéficions pas d'une couverture complète, nos résultats opérationnels sont touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations importantes des valeurs relatives des devises par rapport au dollar américain pourraient donc avoir une incidence importante sur notre rentabilité future. De plus, les dates de règlement des instruments financiers dérivés libellés en devises pourraient avoir une incidence importante sur nos liquidités.

Risque de taux d'intérêt

Les variations de taux d'intérêt peuvent entraîner des fluctuations de nos flux de trésorerie futurs liés aux actifs et aux passifs financiers portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme à taux fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Les variations de taux d'intérêt peuvent également se répercuter sur nos flux de trésorerie futurs liés aux engagements d'offrir du soutien financier pour faciliter l'accès des clients au capital. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. En outre, nous sommes exposés aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, y compris le risque de revente, au moyen de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur, comme certains prêts et certaines créances liées à des contrats de location – avions, des placements dans des titres et certains dérivés.

Risque de valeur résiduelle

Nous sommes exposés au risque de valeur résiduelle en raison des garanties de valeur résiduelle liées au soutien des ventes d'avions commerciaux. Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, ces garanties de valeur résiduelle peuvent être offertes directement à la société aérienne, au locateur ou à la partie qui participe au financement à long terme. Des garanties de valeur résiduelle sont offertes sous forme de tranche de la valeur d'un avion comportant un niveau plafond et un niveau plancher. Si l'avion sous-jacent est vendu à la fin de la période de financement (ou, dans certaines circonstances limitées, pendant cette période), la valeur de revente est comparée à la tranche de la garantie de valeur résiduelle. Nous devons effectuer des paiements en vertu de ces garanties de valeur résiduelle si la valeur de revente de l'avion est inférieure au plafond de la tranche couverte par la garantie, mais notre paiement est plafonné au plancher de la tranche si la valeur de revente de l'avion est inférieure à ce niveau.

Risque lié au prix des produits de base

Nous sommes exposés au risque lié au prix des produits de base pour ce qui est principalement des fluctuations du coût des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués, le titane, l'acier et les autres matières que nous utilisons pour fabriquer nos produits, coût qui représente une part importante de notre coût des ventes. Nous ne maintenons pas de grands stocks de matières premières, de composants et de pièces. Les prix et la disponibilité des matières premières, des composants et des pièces peuvent varier considérablement selon la période en raison de facteurs comme la demande des consommateurs, l'offre, les conditions prévalant sur le marché et les coûts des matières premières. Plus particulièrement, les prix des matières premières requises pour nos activités peuvent être cycliques, et des pénuries de matières premières peuvent se produire à l'occasion. Nous ne pouvons pas garantir que les variations correspondantes du coût seront totalement répercutées sur le prix des contrats, et nous pourrions ne pas être en mesure de récupérer ces hausses relatives aux matières premières, ce qui pourrait rendre les contrats visés moins rentables.

Risque d'inflation

Nos activités dans le secteur de l'aéronautique sont exposées au risque d'inflation résultant des fluctuations des coûts et des revenus provenant des commandes d'avions reçues, mais dont la livraison n'aura lieu qu'après plusieurs années. Les revenus provenant de ces commandes sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix liées à l'inflation. Pour le secteur Transport, les estimations des coûts des contrats sont assujetties aux hypothèses sur le taux d'inflation. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix, dont plusieurs sont liées à l'inflation. Les fluctuations de taux d'inflation pourraient tout de même avoir une incidence importante sur notre rentabilité future si le taux d'inflation diffère du taux d'inflation réel, et ce risque est particulièrement important dans le cas des gros contrats à long terme qui peuvent influencer sur nos résultats pendant plusieurs exercices.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de politiques comptables

Avantages du personnel

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

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients*, et le SIC-31, *Produits des activités ordinaires – Opérations de troc impliquant des services de publicité*. Selon le principe de base de l'IFRS 15, une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens ou services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. L'IFRS 15 exigera la

présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples.

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

Contrats de location

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

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

INSTRUMENTS FINANCIERS

Une partie importante des bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Nos actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Nos passifs financiers comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative. Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire et à la Note 33 – Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés.

Juste valeur des instruments financiers

Tous les instruments financiers doivent être comptabilisés à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, plus les coûts de transaction relatifs aux instruments financiers qui ne sont pas comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net. Par la suite, ils sont évalués au coût amorti ou à la juste valeur selon leur classement. Les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net ou DAV sont comptabilisés à la juste valeur, tandis que tous les autres sont comptabilisés au coût amorti. Le classement des instruments financiers, ainsi que les revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, sont présentés à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 14 – Instruments financiers, aux états financiers consolidés.

La Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés, fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. Ces valeurs sont des estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal pour cet instrument auquel nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, nous utilisons surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

La Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés fournit également une hiérarchie des justes valeurs à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction des données utilisées pour évaluer leur juste valeur. Cette hiérarchie place au plus haut niveau les cours non ajustés sur des marchés actifs (données d'entrée de Niveau 1), et au niveau le plus bas les données d'entrée non observables (données d'entrée de Niveau 3). Dans le cas où des données utilisées pour évaluer la juste valeur sont classées à des niveaux différents dans la hiérarchie, la juste valeur obtenue est alors classée au plus bas niveau de la donnée d'entrée qui importe pour la juste valeur prise dans son ensemble. L'appréciation de l'importance d'une donnée d'entrée prise en compte pour la juste valeur dans son ensemble nécessite l'exercice du jugement et tient compte des facteurs spécifiques à l'actif ou au passif. La hiérarchie de la juste valeur ne vise pas à fournir des renseignements sur la liquidité d'un actif en particulier ou sur le degré de sensibilité d'un actif ou d'un passif à d'autres données ou facteurs du marché.

Nous sommes d'avis que les gains et les pertes découlant de certaines variations de la juste valeur des instruments financiers sont accessoires à notre rendement de base, comme celles découlant des fluctuations du rendement du marché, étant donné que nous avons l'intention de continuer à détenir ces instruments dans un avenir prévisible. Ces gains et ces pertes sont exclus du résultat net ajusté et du RPA ajusté afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de mieux comprendre nos résultats de base et d'améliorer la comparabilité des résultats d'une période à l'autre et avec les pairs.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous détenons des actifs financiers et avons contracté des passifs financiers, évalués à la juste valeur, dont certains sont classés à titre d'instruments financiers de Niveau 3, y compris certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement et certains incitatifs à la location. La juste valeur de ces instruments financiers est évaluée au moyen d'hypothèses, et l'hypothèse sur l'augmentation du risque de revente est la plus susceptible de modifier considérablement la juste valeur d'une période à l'autre. La juste valeur des prêts et créances liées à des contrats de location – avions a également été touchée modérément par des changements de cotes de crédit récemment.

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change, des taux d'intérêt, des courbes de valeur résiduelle d'avions, des cotes de crédit et des ajustements en fonction du risque de revente. La Note 33 – Gestion du risque financier, et la Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés présentent des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 36 – Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.

JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Nos principales méthodes comptables et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si :

- elle exige que nous formulions des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie, et
- nous aurions pu avoir utilisé raisonnablement des estimations différentes au cours de la période considérée ou des changements de l'estimation sont susceptibles de se produire d'une période à l'autre et auront une incidence notable sur notre situation financière, les variations de notre situation financière ou nos résultats opérationnels.

Nos meilleures estimations à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, nous utilisons l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. Nous préparons annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés pour chaque division, puis consolidés au niveau du secteur isolable et de la Société. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. Nous utilisons le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. Nous assurons ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme

Le secteur Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et les secteurs d'activité aéronautiques concluent des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants) et des contrats de services sont comptabilisés selon la

méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations à long terme du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. S'il est probable que les revenus varieront et que le montant peut être évalué de manière fiable, les variations sont incluses dans les revenus estimatifs à l'achèvement.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la **main-d'œuvre** directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, des coûts et des heures de la **main-d'œuvre**, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la **main-d'œuvre**. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. Nous exerçons notre jugement pour déterminer la probabilité que nous engagions des coûts additionnels par suite de retards ou versions d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. Nous examinons les coûts et les revenus totaux estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres, y compris un examen des hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Lorsqu'une révision peut avoir une incidence importante, elle est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute du secteur Transport d'environ 82 millions \$ pour 2015.

Outillage des programmes aéronautiques

Les secteurs d'activité aéronautiques capitalisent les coûts de développement dans l'outillage des programmes aéronautiques lorsque certains critères de report sont remplis. L'outillage des programmes aéronautiques est amorti sur le nombre prévu d'avions qui seront produits, à compter de la date de livraison du premier avion d'un programme. Un test de dépréciation est effectué au moins une fois l'an pour les programmes d'avions en développement et pour tous les programmes s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu avoir subi une perte de valeur. Une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable d'un groupe d'actifs générant des flux de trésorerie indépendants (une UGT) est inférieure à la valeur comptable de ces actifs. La valeur recouvrable de l'UGT de chaque secteur d'activité aéronautique était fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés.

Lorsque les principales estimations varient considérablement, on peut sous-estimer la dotation aux amortissements, on peut ne pas être en mesure de recouvrer les coûts capitalisés et on peut avoir surestimé l'outillage des programmes aéronautiques.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé dans le test de dépréciation exigent des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et notre part prévue de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, nous exerçons notre jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau

potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché.

Le taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché, disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou basées sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans les secteurs d'activité aéronautiques.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de *main-d'œuvre*, des conditions générales du marché, des taux de change et des taux d'imposition applicables. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2015 d'après un taux d'actualisation après impôts de 8,75 %.

En octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente pour le programme d'avions *C Series* avec le gouvernement du Québec. Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente, nous avons soumis l'UGT *C Series* (le « programme d'avions *C Series* »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. Nous avons établi que la valeur comptable du programme d'avions *C Series* était supérieure à sa valeur recouvrable et avons donc comptabilisé une charge de dépréciation de 3,1 milliards \$ à l'égard de l'outillage du programme aéronautique d'avions *C Series* au troisième trimestre de 2015.

En octobre 2015, en raison de l'absence de ventes découlant de la faiblesse prolongée du marché, nous avons annulé le programme d'avion *Learjet 85*. Par conséquent, nous avons comptabilisé une charge de dépréciation de 919 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement du programme d'avion *Learjet 85* au troisième trimestre de 2015.

Au cours du quatrième trimestre de 2015, en raison de l'absence de nouvelles commandes et de la faiblesse du carnet de commandes fermes, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux É.-U., qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux, nous avons soumis les coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000* à un test de dépréciation. Nous avons établi que la valeur recouvrable des coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000* était négligeable et avons donc comptabilisé une charge de dépréciation de 243 millions \$ au titre du solde. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U.

Au cours du quatrième trimestre de 2015, principalement en raison de l'absence de ventes découlant de la faiblesse prolongée du marché de la catégorie des avions d'affaires légers, nous avons soumis l'UGT de la gamme *Learjet*, qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. Nous avons déterminé que la valeur comptable du programme d'avions de la gamme *Learjet* était supérieure à sa valeur recouvrable, et avons donc comptabilisé une charge de dépréciation de 53 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement de la gamme *Learjet*.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant du programme d'avions *C Series*, répartie également sur les périodes futures, aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 370 millions \$ en

2015. Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus pour tous les programmes aéronautiques répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune dépréciation additionnelle en 2015.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 170 millions \$ en 2015 pour le programme d'avions *C Series* et aucune dépréciation additionnelle pour les autres programmes aéronautiques.

Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel Transport. Une évaluation de dépréciation est effectuée au moins une fois l'an ou lorsque des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que le goodwill pourrait avoir subi une perte de valeur. Nous avons choisi d'effectuer l'évaluation annuelle de dépréciation du goodwill au quatrième trimestre.

Un test de dépréciation a été effectué au cours du quatrième trimestre de 2015. La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de vente déduits d'après l'entente définitive avec la Caisse. Nous n'avons relevé aucune dépréciation.

Évaluation des actifs d'impôt différé

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Se reporter à la Note 12 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels

Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité de nos relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre nos résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou le recouvrement d'impôts déjà comptabilisés. Nous constituons des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où nous exerçons nos activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

Les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont généralement offertes aux transporteurs aériens ou aux participants aux structures de financement créées relativement à la vente d'avions commerciaux. Une provision correspondante est comptabilisée et est évaluée aux montants qui devraient être versés en vertu des garanties, en utilisant un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques.

Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement influencé par l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

En supposant une diminution de 5 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2015, le RAII des avions commerciaux pour 2015 aurait subi une incidence négative de 15 millions \$.

En supposant une augmentation de 5 % de la probabilité que les garanties de valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2015, le RAII des avions commerciaux pour 2015 aurait subi une incidence négative de 33 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2015, le RAI des avions commerciaux pour 2015 aurait subi une incidence négative de 18 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2015, le RAI des avions commerciaux pour 2015 aurait subi une incidence positive de 17 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, nous établissons le taux d'actualisation de nos régimes de retraite et de nos autres avantages de retraite au Canada en élaborant une courbe de rendement selon quatre fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées sont créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart est fondé sur les écarts observés entre les

obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA dans les trois dernières fourchettes d'échéance de la courbe.

Nous déterminons les taux prévus de croissance des salaires en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 22 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés pour plus de détails à l'égard des hypothèses et de l'analyse de sensibilité utilisées pour déterminer les modifications à apporter aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation

Nous consolidons les entités lorsque, selon l'évaluation de la substance de notre relation, nous concluons que nous contrôlons les entités émettrices. Nous contrôlons une entité émettrice lorsque nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables en raison de nos liens avec celle-ci et que nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur celle-ci pour influencer sur nos rendements. Nous réévaluons la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

De temps à autre, nous participons à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, nous pouvons recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si nous agissons à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents de la Société visés par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi établi des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) (cadre de référence de 2013).

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2015 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Diminution
Euro	1,0887	1,2141	(10) %
Dollar canadien	0,7202	0,8633	(17) %
Livre sterling	1,4833	1,5587	(5) %

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

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Diminution
Euro	1,0954	1,2496	(12) %
Dollar canadien	0,7501	0,8809	(15) %
Livre sterling	1,5176	1,5639	(3) %

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

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Diminution
Euro	1,1092	1,3297	(17) %
Dollar canadien	0,7838	0,9061	(13) %
Livre sterling	1,5280	1,6483	(7) %

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Après la clôture de l'exercice, nous avons annoncé un plan visant à présenter une proposition aux actionnaires de la Société aux fins du regroupement (également connu sous le nom de « fractionnement inversé d'actions ») des actions classe A (droits de vote multiples) (actions classe A), émises et non émises, et des actions classe B (droits de vote limités) (actions classe B à droits de vote limités), émises et non émises, à l'assemblée annuelle extraordinaire prévue au printemps 2016 (le regroupement d'actions). Le ratio de regroupement sera déterminé par le conseil d'administration dans une fourchette de ratios, sous réserve de l'approbation des actionnaires, et ce ratio devrait donner lieu à cette date, à un cours de l'action initial postregroupement qui se situera entre 10 \$ et 20 \$ CAN par action classe A ou par action classe B à droits de vote limités. En présumant l'obtention de l'approbation des actionnaires et de la Bourse de Toronto, le regroupement d'actions, le cas échéant, sera réalisé à la date jugée appropriée par le conseil d'administration.

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 15 février 2016

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	2 742 000 000	313 900 550
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	2 742 000 000	1 906 316 489 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

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

Données relatives aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UATI au 31 décembre 2015

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	74 347 206
UAR, UAD et UATI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UATI	42 843 728
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UATI	26 194 908

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

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

Les programmes d'avions *C Series*, *Global 7000* et *Global 8000* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte. Le 28 octobre 2015, en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché, nous avons mis fin au programme d'avion *Learjet 85*.

ALP, AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CSeries, CS100, CS300, EBI, ELECTROSTAR, FlexCare, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, PRIMOVE, Q400, REGINA, Smart Parts, Smart Parts Plus, Smart Parts Maintenance Plus, Smart Parts Preferred, SPACIUM, TALENT, L'évolution de la mobilité, TRAXX, TWINDEXX, XR et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport financier utilise un papier Rolland Opaque, contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 68 arbres matures, 3046 kg de déchets, 27 891 kg d'émissions de CO₂ (équivalant aux émissions annuelles de 9 voitures) et 248 438 litres d'eau.

Bombardier Inc., 800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : bombardier.com

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

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2015, 2014 et 2013 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

Exercices clos les 31 décembre	2015	2014	2013
Revenus	18 172 \$	20 111 \$	18 151 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 347) \$	(1 260) \$	564 \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(2,58) \$	(0,74) \$	0,31 \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	— \$	0,10 \$	0,10 \$
Actions classe B (droits de vote limités)	— \$	0,10 \$	0,10 \$
Actions privilégiées, série 2	0,70 \$	0,75 \$	0,75 \$
Actions privilégiées, série 3	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Aux 31 décembre	2015	2014	2013
Total des actifs	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$
Passifs financiers non courants	9 527 \$	8 229 \$	7 705 \$

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

16 février 2016

BOMBARDIER INC.
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)

(Dressées conformément à l'IAS 34, Information financière intermédiaire, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2015					2014				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre
Revenus										
Avions d'affaires	6 996 \$	2 086 \$	1 558 \$	1 815 \$	1 537 \$	7 200 \$	2 462 \$	1 640 \$	1 624 \$	1 474 \$
Avions commerciaux	2 395	644	480	598	673	2 740	720	787	754	479
Aérostructures et Services d'ingénierie	1 797	443	411	472	471	1 919	522	444	483	470
Transport	8 281	2 164	1 985	2 091	2 041	9 619	2 636	2 336	2 380	2 267
Siège social et élimination	(1 297)	(320)	(296)	(356)	(325)	(1 367)	(380)	(301)	(350)	(336)
	18 172 \$	5 017 \$	4 138 \$	4 620 \$	4 397 \$	20 111 \$	5 960 \$	4 906 \$	4 891 \$	4 354 \$
RAII										
Avions d'affaires	(1 252) \$	(352) \$	(1 115) \$	119 \$	96 \$	(903) \$	(1 183) \$	68 \$	122 \$	90 \$
Avions commerciaux	(3 970)	(327)	(3 624)	(10)	(9)	(123)	(140)	(5)	17	5
Aérostructures et Services d'ingénierie	105	(9)	30	42	42	83	22	23	22	16
Transport	465	123	109	115	118	469	111	105	125	128
Siège social et élimination	(186)	(92)	(35)	(40)	(19)	(92)	(11)	(20)	(29)	(32)
	(4 838)	(657)	(4 635)	226	228	(566)	(1 201)	171	257	207
Charges de financement ⁽¹⁾	418	95	129	92	108	249	65	66	90	51
Revenus de financement ⁽¹⁾	(70)	(21)	(12)	(20)	(23)	(75)	(17)	(15)	(49)	(17)
RAI	(5 186)	(731)	(4 752)	154	143	(740)	(1 249)	120	216	173
Impôts sur le résultat	154	(54)	136	29	43	506	341	46	61	58
Résultat net	(5 340) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	100 \$	(1 246) \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	115 \$
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 347) \$	(679) \$	(4 891) \$	125 \$	98 \$	(1 260) \$	(1 594) \$	68 \$	153 \$	113 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	7	2	3	—	2	14	4	6	2	2
	(5 340) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	100 \$	(1 246) \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	115 \$
RPA (en dollars)										
De base et dilué	(2,58) \$	(0,31) \$	(2,20) \$	0,06 \$	0,05 \$	(0,74) \$	(0,92) \$	0,03 \$	0,08 \$	0,06 \$
Fourchette du cours des actions classe B à droits de vote limités (en dollars canadiens)										
Haut	4,24 \$	1,82 \$	2,35 \$	2,79 \$	4,24 \$	4,68 \$	4,43 \$	3,89 \$	4,43 \$	4,68 \$
Bas	1,03 \$	1,10 \$	1,03 \$	2,24 \$	2,26 \$	3,41 \$	3,41 \$	3,42 \$	3,54 \$	3,44 \$

⁽¹⁾ Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action, le nombre d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

Pour les exercices clos les 31 décembre	2015	2014	2013	2012	2011 ⁽²⁾
Revenus	18 172 \$	20 111 \$	18 151 \$	16 414 \$	17 904 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	554 \$	923 \$	893 \$	806 \$	1 166 \$
Éléments spéciaux	5 392	1 489	(30)	140	—
RAII	(4 838)	(566)	923	666	1 166
Charges de financement	418	249	271	295	380
Revenus de financement	(70)	(75)	(119)	(165)	(70)
RAI	(5 186)	(740)	771	536	856
Impôts sur les résultat	154	506	199	66	119
Résultat net	(5 340) \$	(1 246) \$	572 \$	470 \$	737 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 347) \$	(1 260) \$	564 \$	460 \$	737 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	7 \$	14 \$	8 \$	10 \$	— \$
Résultat net ajusté⁽¹⁾	326 \$	648 \$	608 \$	671 \$	887 \$
RPA (en dollars)					
De base et dilué	(2,58) \$	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$
Ajusté ⁽¹⁾	0,14 \$	0,35 \$	0,33 \$	0,36 \$	0,49 \$
Information générale					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	7 335 \$	8 086 \$	6 767 \$	6 129 \$	5 866 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 862 \$	1 964 \$	2 287 \$	2 074 \$	1 447 \$
Amortissement	438 \$	417 \$	391 \$	364 \$	325 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	4 300 \$	1 266 \$	—	9 \$	—
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,00 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Classe B à droits de vote limités	0,00 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,70 \$	0,75 \$	0,75 \$	0,75 \$	0,69 \$
Série 3	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$	1,05 \$	1,32 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Actions classe A					
Haut	4,24 \$	4,68 \$	5,42 \$	5,00 \$	7,29 \$
Bas	1,18 \$	3,30 \$	3,81 \$	3,08 \$	3,41 \$
Clôture	1,49 \$	4,13 \$	4,60 \$	3,83 \$	4,06 \$
Actions classe B à droits de vote limités					
Haut	4,24 \$	4,68 \$	5,43 \$	4,93 \$	7,29 \$
Bas	1,03 \$	3,41 \$	3,80 \$	2,97 \$	3,30 \$
Clôture	1,34 \$	4,15 \$	4,61 \$	3,76 \$	4,06 \$
Aux 31 décembre					
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	2 220	1 740	1 739	1 730	1 724
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	(1,99) \$	(0,18) \$	1,20 \$	0,50 \$	0,10 \$
Actionnaires inscrits	14 491	14 166	13 503	13 544	13 427

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2015 et 2014.

⁽²⁾ L'exercice 2011 comptait 11 mois de résultats des secteurs d'activité aéronautiques et 12 mois de résultats de Transport.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux 31 décembre	2015	2014	2013	2012	2011
Actifs					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	2 489 \$	3 397 \$	2 557 \$	2 892 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 473	1 538	1 492	1 311	1 342
Stocks	6 978	7 970	8 234	7 540	7 305
Autres actifs financiers	450	530	637	443	522
Autres actifs	484	592	626	564	559
Actifs courants	12 105	13 119	14 386	12 415	12 620
Immobilisations corporelles	2 061	2 092	2 066	1 933	1 779
Outillage des programmes aéronautiques	3 975	6 823	6 606	4 770	3 168
Goodwill	1 978	2 127	2 381	2 316	2 244
Impôts sur le résultat différés	761	875	1 231	1 421	1 476
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	356	294	318	311	275
Autres actifs financiers	870	1 328	1 568	1 339	1 311
Autres actifs	797	956	807	670	466
Actifs non courants	10 798	14 495	14 977	12 760	10 719
	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$	23 339 \$
Passifs					
Fournisseurs et autres créditeurs	4 040 \$	4 216 \$	4 089 \$	3 310 \$	3 032 \$
Provisions	1 108	990	881	1 000	1 019
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 408	1 698	2 352	1 763	1 638
Avances sur programmes aéronautiques	2 002	3 339	3 228	3 053	2 788
Autres passifs financiers	991	1 010	1 009	455	732
Autres passifs	2 274	2 182	2 227	2 212	2 208
Passifs courants	11 823	13 435	13 786	11 793	11 417
Provisions	918	562	584	608	726
Avances sur programmes aéronautiques	1 534	1 608	1 688	1 600	1 266
Dettes à long terme	8 908	7 627	6 988	5 360	4 748
Avantages de retraite	2 159	2 629	2 161	2 999	3 231
Autres passifs financiers	619	602	717	601	502
Autres passifs	996	1 096	990	957	902
Passifs non courants	15 134	14 124	13 128	12 125	11 375
	26 957	27 559	26 914	23 918	22 792
Capitaux propres					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(4 067)	42	2 426	1 211	515
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	13	13	23	46	32
	(4 054)	55	2 449	1 257	547
	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$	23 339 \$

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2015 et 2014**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2015. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2015. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

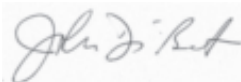
Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

Le comité d'audit est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction



John Di Bert, CPA, CA
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 16 février 2016

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Bombardier Inc., qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2015 et 2014 et au 1^{er} janvier 2014, et les états consolidés du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2015 et 2014, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »), publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité des auditeurs

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement des auditeurs, et notamment de leur évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, les auditeurs prennent en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Inc. aux 31 décembre 2015 et 2014 et au 1^{er} janvier 2014, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2015 et 2014 conformément aux Normes internationales d'information financière, publiées par l'International Accounting Standards Board.

(1)



Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Montréal, Canada

Le 16 février 2016

⁽¹⁾ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A112431

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2015 et 2014

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

États financiers consolidés	168
Notes aux états financiers consolidés	173
1. MODE DE PRÉSENTATION	173
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	173
3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	185
4. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	185
5. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	186
6. INFORMATION SECTORIELLE	191
7. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	194
8. AUTRES CHARGES	195
9. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	195
10. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	197
11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	198
12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	198
13. RÉSULTAT PAR ACTION	201
14. INSTRUMENTS FINANCIERS	201
15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	204
16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	205
17. STOCKS	206
18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	207
19. AUTRES ACTIFS	207
20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	208
21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	209
22. AVANTAGES DE RETRAITE	211
23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	221
24. PROVISIONS	222
25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	223
26. AUTRES PASSIFS	223
27. DETTE À LONG TERME	224
28. CAPITAL SOCIAL	225
29. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	228
30. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	231
31. FACILITÉS DE CRÉDIT	231
32. GESTION DU CAPITAL	233
33. GESTION DU RISQUE FINANCIER	234
34. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	238
35. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	242
36. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	243
37. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	244
38. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	245
39. OPÉRATION IMPORTANTE	248
40. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE	249

Voir le rapport de gestion pour les abréviations utilisées dans les états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2015	2014
Revenus		18 172 \$	20 111 \$
Coût des ventes	17	16 199	17 534
Marge brute		1 973	2 577
Charges de vente et d'administration		1 213	1 358
R et D	7	355	347
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	35	(149)	(89)
Autres charges	8	—	38
Éléments spéciaux	9	5 392	1 489
RAII		(4 838)	(566)
Charges de financement	10	418	249
Revenus de financement	10	(70)	(75)
RAI		(5 186)	(740)
Impôts sur le résultat	12	154	506
Résultat net		(5 340) \$	(1 246) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 347) \$	(1 260) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		7	14
		(5 340) \$	(1 246) \$
RPA (en dollars)	13		
De base et dilué		(2,58) \$	(0,74) \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2015	2014
Résultat net		(5 340) \$	(1 246) \$
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		12	17
Perte nette sur instruments financiers dérivés		(508)	(389)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽¹⁾⁽²⁾		449	216
Impôts sur le résultat	12	(6)	37
		(53)	(119)
Actifs financiers DAV			
Gain net (perte nette) non réalisé(e)		(5)	7
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(94)	(146)
Gain net sur éléments de couverture connexes		2	4
		(92)	(142)
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽³⁾		592	(646)
Impôts sur le résultat	12	(11)	(45)
		581	(691)
Total des AERG		431	(945)
Total du résultat global		(4 909) \$	(2 191) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(4 914) \$	(2 198) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		5	7
		(4 909) \$	(2 191) \$

⁽¹⁾ Inclut 327 millions \$ de perte reclassée à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2015 (97 millions \$ de perte pour l'exercice 2014).

⁽²⁾ 300 millions \$ de perte nette différée devraient être reclassés des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2016.

⁽³⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

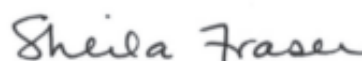
	Notes	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15	2 720 \$	2 489 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	16	1 473	1 538	1 492
Stocks	17	6 978	7 970	8 234
Autres actifs financiers	18	450	530	637
Autres actifs	19	484	592	626
Actifs courants		12 105	13 119	14 386
Immobilisations corporelles	20	2 061	2 092	2 066
Outils des programmes aéronautiques	21	3 975	6 823	6 606
Goodwill	21	1 978	2 127	2 381
Impôts sur le résultat différés	12	761	875	1 231
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		356	294	318
Autres actifs financiers	18	870	1 328	1 568
Autres actifs	19	797	956	807
Actifs non courants		10 798	14 495	14 977
		22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	23	4 040 \$	4 216 \$	4 089 \$
Provisions	24	1 108	990	881
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	17	1 408	1 698	2 352
Avances sur programmes aéronautiques		2 002	3 339	3 228
Autres passifs financiers	25	991	1 010	1 009
Autres passifs	26	2 274	2 182	2 227
Passifs courants		11 823	13 435	13 786
Provisions	24	918	562	584
Avances sur programmes aéronautiques		1 534	1 608	1 688
Dettes à long terme	27	8 908	7 627	6 988
Avantages de retraite	22	2 159	2 629	2 161
Autres passifs financiers	25	619	602	717
Autres passifs	26	996	1 096	990
Passifs non courants		15 134	14 124	13 128
		26 957	27 559	26 914
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(4 067)	42	2 426
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		13	13	23
		(4 054)	55	2 449
		22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$
Engagements et éventualités	38			

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Pierre Beaudoin
Administrateur



Sheila Fraser, FCPA, FCA
Administratrice

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les
(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social			Résultats non distribués			Cumul des AERG				
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués (déficit)	Perles de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
Au 1 ^{er} janvier 2014	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	(1 260)	—	—	—	—	—	(1 260)	14	(1 246)
AERG	—	—	—	(691)	—	7	(119)	(135)	(938)	(7)	(945)
Dividendes	—	—	(1 260)	(691)	—	7	(119)	(135)	(2 198)	7	(2 191)
Actions ordinaires	—	—	(160)	—	—	—	—	—	(160)	—	(160)
Actions privilégiées	—	—	(27)	—	—	—	—	—	(27)	—	(27)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(17)	(17)
Actions distribuées – Régimes d'UAD	—	1	—	—	(2)	—	—	—	(1)	—	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	2
Au 31 décembre 2014	347 \$	1 381 \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	(5 347)	—	—	—	—	—	(5 347)	7	(5 340)
AERG	—	—	—	581	—	(5)	(53)	(90)	433	(2)	431
Émission du capital social	—	—	(5 347)	581	—	(5)	(53)	(90)	(4 914)	5	(4 909)
Dividendes	—	822	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Actions ordinaires	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Actions privilégiées	—	—	(23)	—	—	—	—	—	(23)	—	(23)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Actions distribuées – Régimes d'UAD	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Actions achetées – Régimes d'UATI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Acquisition de participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Au 31 décembre 2015	347 \$	2 195 \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
 Pour les exercices clos les 31 décembre
 (en millions de dollars américains)

	Notes	2015	2014
Activités opérationnelles			
Résultat net		(5 340) \$	(1 246) \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement	20, 21	438	417
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	9, 20, 21	4 300	1 266
Impôts sur le résultat différés	12	63	354
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	8	(3)	(3)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	35	(149)	(89)
Charge à base d'actions	29	14	2
Perte sur remboursement de dette à long terme	9	22	43
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		77	101
Variation nette des soldes hors caisse	30	598	2
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		20	847
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(1 879)	(1 982)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		17	18
Produit de placement dans une structure de financement		150	—
Additions aux placements dans des titres DAV		(64)	(53)
Produit de la cession de placements dans des titres DAV		54	53
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾		—	25
Autres		(12)	(17)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(1 734)	(1 956)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	27	2 218	1 820
Remboursement de dette à long terme	27	(831)	(1 334)
Dividendes versés ⁽²⁾		(19)	(182)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre du régime d'UATI		(9)	—
Produit net de l'émission d'actions	28	822	—
Autres		(132)	66
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		2 049	370
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(104)	(169)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		231	(908)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		2 489	3 397
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		2 720 \$	2 489 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		427 \$	354 \$
Impôts sur le résultat		92 \$	111 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		156 \$	298 \$
Impôts sur le résultat		15 \$	6 \$

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

⁽²⁾ 19 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour l'exercice 2015 (22 millions \$ pour l'exercice 2014).

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

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

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2015 et 2014

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les états financiers consolidés incluent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales (« la Société » ou « nos » ou « nous »). La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composants importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Société exerce ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Les principales activités de la Société sont décrites à la Note 6 – Information sectorielle.

La Société a retraité les montants de l'exercice précédent de la Note 6 – Information sectorielle pour tenir compte de ses quatre secteurs isolables.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2015 et 2014 a été autorisée par le conseil d'administration le 16 février 2016.

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

Règles de consolidation

Filiales – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus représentent plus de 10 % du total des revenus de leur secteur respectif, sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	R.-U.
Bombardier Transport France S.A.S.	France
Learjet Inc.	É.-U.

Les revenus de ces filiales, combinés à ceux de Bombardier Inc., ont totalisé 70 % des revenus consolidés de l'exercice 2015 (71 % pour l'exercice 2014).

Coentreprises – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle d'activités pertinentes comme la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de

l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

Entreprises associées – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour Transport et principalement le dollar américain pour les secteurs d'activité aéronautiques.

Transactions en monnaie étrangère – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

Établissements à l'étranger – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014	2015	2014
Euro	1,0887	1,2141	1,3791	1,1092	1,3297
Dollar canadien	0,7202	0,8633	0,9400	0,7838	0,9061
Livre sterling	1,4833	1,5587	1,6542	1,5280	1,6483

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants), et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans le coût des ventes dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est déterminée. Lorsque l'issue du contrat ne peut être évaluée d'une manière fiable, les revenus sont comptabilisés uniquement dans la mesure où les charges engagées peuvent faire l'objet d'un recouvrement.

Si un contrat couvre un certain nombre de produits, la construction de chaque produit est traitée comme un contrat distinct lorsque 1) des soumissions distinctes ont été présentées pour chaque produit, 2) chaque produit a fait l'objet de négociations distinctes, et 3) les coûts et les revenus de chaque produit peuvent être identifiés. Un groupe de contrats, qu'il vise un seul client ou plusieurs clients, est traité comme un seul contrat lorsque 1) le groupe de contrats est négocié comme un tout, 2) les contrats sont liés si intimement qu'ils font, en fait, partie d'un seul projet avec une marge bénéficiaire globale, et 3) les contrats sont effectués simultanément ou dans une séquence continue. Les options pour des actifs supplémentaires sont comptabilisées comme un contrat distinct lorsque 1) l'actif diffère considérablement, par sa conception, sa technologie ou sa fonction, de l'actif ou des actifs couverts par le contrat d'origine ou 2) le prix de l'actif est négocié sans égard pour le prix du contrat d'origine.

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont comptabilisés lorsque l'avion a été livré, les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

Composantes multiples – Les ventes de produits et services comportent parfois plusieurs composantes. Dans ces circonstances, la Société détermine si le contrat ou l'arrangement contient plus d'une unité de comptabilisation. Si certains critères sont satisfaits, notamment si l'élément livré constitue pour le client une valeur en lui-même, les critères de comptabilisation sont appliqués séparément à chacun des éléments identifiables d'une même transaction afin de refléter la substance de la transaction. À l'inverse, les critères de comptabilisation peuvent être appliqués à deux ou plusieurs transactions regroupées lorsque l'incidence commerciale ne peut être comprise sans faire référence à l'ensemble des transactions considérées comme un tout. Les revenus sont affectés à chaque élément d'après leur juste valeur relative.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés lorsque les produits ont été livrés, que les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, que le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et que le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré.

Aide et avances gouvernementales remboursables

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé.

Éléments spéciaux

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

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme DFT, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers DAV, d) dans les prêts et créances ou e) dans les passifs financiers autres que DFT. La direction détermine leur classement au moment de la comptabilisation initiale d'après les fins auxquelles ils ont été acquis. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme DAV ou DFT, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que la Société a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si la Société a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, la Société effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait

l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme DFT

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme DFT, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent des options de rachat sur titres de dette à long terme et des instruments de change inclus dans les contrats de vente ou d'achat. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un des critères suivants : i) l'instrument financier comprend un ou plusieurs instruments financiers dérivés incorporés qui, autrement, seraient comptabilisés séparément, ii) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou iii) l'actif financier et le passif financier font partie d'un groupe d'actifs financiers, de passifs financiers ou les deux qui est géré et dont la performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, les engagements de reprise et les incitatifs à la location, qui sont tous désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net d'après le critère iii) précité.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

c) Actifs financiers DAV

Les placements dans des titres sont habituellement classés comme DAV. Ils sont comptabilisés à la juste valeur si celle-ci peut être évaluée de façon fiable, et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, sauf les gains et les pertes de change sur les placements monétaires, comme des placements à

revenu fixe qui sont comptabilisés en résultat. Les instruments de capitaux propres qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif et dont la juste valeur ne peut être évaluée de manière fiable sont comptabilisés au coût.

Lorsqu'une diminution de la juste valeur d'un actif financier DAV a été comptabilisée dans les AERG et qu'il existe une indication objective de la dépréciation de cet actif, la perte cumulée égale à la différence entre le coût d'acquisition du placement et sa juste valeur actuelle, diminuée de toute perte de valeur sur cet actif financier préalablement comptabilisée en résultat net, est reclassée du cumul des AERG en résultat net. Les pertes de valeur comptabilisées en résultat net à l'égard des instruments financiers classés comme DAV peuvent être reprises, sauf dans le cas des placements en instruments de capitaux propres.

d) Prêts et créances

Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée ainsi que certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, certaines créances sur contrats à long terme et d'autres actifs financiers sont classés comme prêts et créances. Les actifs financiers classés comme prêts et créances sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers classés comme prêts et créances font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classés comme ayant subi une moins-value s'il existe des indications objectives d'une perte de valeur. Le montant de la perte est égal à la différence entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif initial. Si le montant de la perte de valeur diminue au cours d'une période ultérieure et si cette diminution peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation, la perte de valeur comptabilisée précédemment est reprise.

e) Passifs financiers autres que DFT

Les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et certains autres passifs financiers sont classés comme passifs financiers autres que DFT et sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

Couvertures de juste valeur – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

Couvertures de flux de trésorerie – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Contrats de location

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

Lorsque la Société est le locataire – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Lorsque la Société est le locateur – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location – avions. Les revenus d'intérêt sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

Évaluation des stocks

Contrats à long terme – Les stocks de contrats à long terme comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, de même que les marges estimatives connexes. Les avances et les facturations progressives reçues relatives au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme sont déduites des stocks de

contrats à long terme connexes. Les avances et les facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme connexes sont présentées à titre de passif.

Programmes aéronautiques et produits finis – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la **main-d'œuvre** directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de **main-d'œuvre** et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de **main-d'œuvre**, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de **main-d'œuvre** et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de **main-d'œuvre**, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (essentiellement les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la **main-d'œuvre** directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits ⁽¹⁾
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 5 ans

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2015, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques, outre l'outillage des programmes aéronautiques en développement, devrait être produit sur les six prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements est comptabilisée dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction des actifs sous-jacents.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. La Société suspend la capitalisation des coûts d'emprunt pendant de longues périodes où elle suspend le développement d'un actif qualifié. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société de la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles et corporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour le coût des garanties est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle procurent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – Pour les contrats autres que les contrats à long terme, s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les dépassements de coûts anticipés ainsi que les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels. Les prestations de cessation d'emploi sont incluses dans les provisions.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UATI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UATI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UATI pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAD et d'UATI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAD et UATI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Avantages du personnel

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

4. 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, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

Comptabilisation des revenus

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

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

Contrats de location

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

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

5. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations et les jugements sont faits; et
- des estimations ou des jugements différents ayant une incidence notable sur les états financiers consolidés pouvaient raisonnablement avoir été utilisés.

Les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, la direction utilise l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque division, puis consolidés au niveau du secteur isolable et de la Société. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme – Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et les secteurs d'activité aéronautiques concluent des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations à long terme du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement.

Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, et des coûts et heures de la *main-d'œuvre*, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la *main-d'œuvre*. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité pour la Société d'engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction examine les coûts et les revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres et révisé les hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Toute révision, dont l'incidence pourrait être importante, est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 82 millions \$ pour l'exercice 2015.

Outillage des programmes aéronautiques – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisés aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme, le cas échéant. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie futurs découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Le taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché, disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou basées sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de *main-d'œuvre* futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des taux d'imposition applicables. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2015, en utilisant un taux d'actualisation après impôts de 8,75 %.

Programme d'avions C Series

En octobre 2015, la Société a conclu un protocole d'entente pour le programme d'avions *C Series* avec le gouvernement du Québec. Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente, la Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie du programme d'avions *C Series* (le « programme d'avions *C Series* »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable du programme d'avions *C Series* était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 3070 millions \$ à l'égard de l'outillage du programme aéronautique d'avions *C Series* au troisième trimestre de 2015. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant du programme *C Series*, répartie également sur les périodes futures, aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 370 millions \$.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 170 millions \$.

Programme d'avion Learjet 85

Le 28 octobre 2015, en raison de l'absence de ventes découlant de la faiblesse prolongée du marché, la Société a annoncé l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*. Par conséquent, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de 919 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement du programme d'avion *Learjet 85*. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

Programme d'avion CRJ1000

La Société a soumis les coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000* à un test de dépréciation étant donné les indices de dépréciation relevés par suite de l'absence de nouvelles commandes et à la faiblesse du carnet de commandes fermes, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux É.-U., qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. La Société a déterminé que la valeur recouvrable des coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000* était négligeable, et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 243 millions \$ à l'égard du solde. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

Gamme d'avions Learjet

La Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie de la gamme *Learjet* (la « gamme *Learjet* »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a déterminé que la valeur comptable du programme d'avions de la gamme *Learjet* était supérieure à sa valeur recouvrable, et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 53 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement de la gamme *Learjet* pour l'exercice 2015. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

Programme d'avions Global 7000 et Global 8000

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées :

Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune dépréciation.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation n'aurait entraîné aucune dépréciation.

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de 2015. La valeur recouvrable a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'après l'entente définitive avec la CDPQ. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. La Société n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 40 – Événements postérieurs à la date de clôture, pour plus de détails.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels – Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques. Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent, ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement tributaire de l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

En supposant une diminution de 5 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2015, le RAI des avions commerciaux pour l'exercice 2015 aurait subi une incidence négative de 15 millions \$.

En supposant une augmentation de 5 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2015, le RAI des avions commerciaux pour 2015 aurait subi une incidence négative de 33 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2015, le RAI des avions commerciaux pour 2015 aurait subi une incidence négative de 18 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2015, le RAI des avions commerciaux pour 2015 aurait subi une incidence positive de 17 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme – Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon quatre fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA dans les trois dernières fourchettes d'échéance de la courbe.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 22 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation – De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

6. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *900* et *1000*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CS100* et *CS300* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

L'information sectorielle est préparée selon les méthodes comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

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

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

	2015					
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	8 275 \$	6 996 \$	2 394 \$	507 \$	— \$	18 172 \$
Revenus intersectoriels	6	—	1	1 290	(1 297)	—
Total des revenus	8 281	6 996	2 395	1 797	(1 297)	18 172
RAI avant éléments spéciaux	465	308	(170)	104	(153)	554
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 560	3 800	(1)	33	5 392
RAI	465 \$	(1 252) \$	(3 970) \$	105 \$	(186) \$	(4 838)
Charges de financement						418
Revenus de financement						(70)
RAI						(5 186)
Impôts sur le résultat						154
Résultat net						(5 340) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	150 \$	129 \$	63 \$	13 \$	— \$	355 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	155 \$	722 \$	963 \$	26 \$	(4) \$	1 862 \$
Amortissement	99 \$	184 \$	104 \$	50 \$	1 \$	438 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁴⁾	— \$	983 \$	3 310 \$	— \$	(3) \$	4 290 \$
Dépréciation des Immobilisations corporelles ⁽⁵⁾	— \$	10 \$	— \$	— \$	— \$	10 \$

	2014					
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	9 612 \$	7 200 \$	2 739 \$	560 \$	— \$	20 111 \$
Revenus intersectoriels	7	—	1	1 359	(1 367)	—
Total des revenus	9 619	7 200	2 740	1 919	(1 367)	20 111
RAI avant éléments spéciaux	526	499	(107)	97	(92)	923
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	57	1 402	16	14	—	1 489
RAI	469 \$	(903) \$	(123) \$	83 \$	(92) \$	(566)
Charges de financement						249
Revenus de financement						(75)
RAI						(740)
Impôts sur le résultat						506
Résultat net						(1 246) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	148 \$	105 \$	84 \$	10 \$	— \$	347 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	107 \$	1 019 \$	801 \$	38 \$	(1) \$	1 964 \$
Amortissement	115 \$	149 \$	102 \$	49 \$	2 \$	417 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁴⁾	— \$	1 266 \$	— \$	— \$	— \$	1 266 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 7 – Recherche et développement, pour plus de détails.

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

⁽⁴⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 20 – Immobilisations corporelles, pour plus de détails.

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

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs			
Total des actifs	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720	2 489	3 397
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	56	64	27
Impôts sur le résultat différés	761	875	1 231
Actifs sectoriels	19 366	24 186	24 708
Passifs			
Total des passifs	26 957	27 559	26 914
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	154	124	116
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	224	248	198
Dette à long terme ⁽⁴⁾	8 979	7 683	7 203
Passifs sectoriels	17 600 \$	19 504 \$	19 397 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	354 \$	226 \$	296 \$
Avions d'affaires	395 \$	440 \$	1 306 \$
Avions commerciaux	467 \$	3 693 \$	3 241 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	434 \$	204 \$	221 \$
Siège social et élimination	116 \$	119 \$	247 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles, attribués aux pays, se présentent comme suit :

	Revenus pour les exercices ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles et incorporelles aux ⁽²⁾		
	2015	2014	31 décembre	31 décembre	1 ^{er} janvier
			2015	2014	2014
Amérique du Nord					
États-Unis	5 599 \$	5 417 \$	300 \$	1 198 \$	2 003 \$
Canada	1 312	1 096	4 009	5 839	4 746
Mexique	108	229	36	84	151
	7 019	6 742	4 345	7 121	6 900
Europe					
Allemagne	1 901	2 318	983	1 092	1 235
Royaume-Uni	1 354	1 691	1 667	1 801	1 767
France	1 118	1 412	36	43	50
Suisse	384	450	368	368	398
Autres	2 487	2 559	645	670	803
	7 244	8 430	3 699	3 974	4 253
Asie-Pacifique					
Chine	709	815	6	7	7
Australie	605	748	24	28	20
Inde	259	171	21	24	27
Autres	815	927	4	4	2
	2 388	2 661	55	63	56
Autres					
Russie	268	505	1	1	1
Autres	1 253	1 773	28	39	29
	1 521	2 278	29	40	30
	18 172 \$	20 111 \$	8 128 \$	11 198 \$	11 239 \$

(1) Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

(2) Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe.

7. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2015	2014
Coûts de R et D	1 794 \$	1 831 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(1 624)	(1 656)
	170	175
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	185	172
	355 \$	347 \$

8. AUTRES CHARGES

Les autres charges se présentaient comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	20 \$	4 \$
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾⁽²⁾	(4)	42
Gains sur cessions des immobilisations corporelles et incorporelles	(3)	(3)
Autres	(13)	(5)
	— \$	38 \$

⁽¹⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

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

9. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽¹⁾	3 235 \$	— \$
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽²⁾	1 163	1 357
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽³⁾	353	—
Charge de dépréciation – Programme d'avion <i>CRJ1000</i> ⁽⁴⁾	243	—
Radiation des frais différés ⁽⁵⁾	194	—
Résiliation des ententes de distribution et de représentation commerciale ⁽⁶⁾	133	—
Charge de dépréciation – Gamme d'avions <i>Learjet</i> ⁽⁷⁾	53	—
Litige fiscal ⁽⁸⁾	50	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁹⁾	22	43
Charges de restructuration ⁽¹⁰⁾	9	142
Gain sur résolution d'un litige ⁽¹¹⁾	—	(18)
Incidences fiscales des éléments spéciaux ⁽¹²⁾	106	273
	5 561 \$	1 797 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	5 392 \$	1 489 \$
Charges de financement – Perte sur instruments financiers ⁽³⁾	41	—
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁹⁾	22	43
Revenus de financement – Intérêts relatifs à la résolution d'un litige ⁽¹¹⁾	—	(8)
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux ⁽¹²⁾	106	273
	5 561 \$	1 797 \$

1. Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3070 millions \$ et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 165 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. Voir la Note 17 – Stocks, la Note 21 – Immobilisations incorporelles et la Note 24 – Provisions.
2. Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ ainsi que des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché pour l'exercice 2015 (une charge de dépréciation de 1266 millions \$, une dépréciation des stocks et des autres provisions de 92 millions \$ ont été comptabilisées par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, pour l'exercice 2014). Voir la Note 17 – Stocks, la Note 21 – Immobilisations incorporelles et la Note 24 – Provisions.

3. A trait à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de la garantie se prévaudra de la garantie de valeur résiduelle, compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et d'une perte sur certains instruments financiers en raison de modifications apportées à la juste valeur estimative.
4. Représente une charge de dépréciation de 243 millions \$ sur la partie résiduelle des coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000*. La dépréciation est attribuable à l'absence de nouvelles commandes et à la faiblesse prolongée du carnet de commandes pour l'avion *CRJ1000*, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux É.-U., qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.
5. Découlant principalement de la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions.
6. Représente les frais engagés à la résiliation des ententes de distribution et de représentation commerciale intervenues avec des tiers afin d'accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché.
7. Représente une charge de dépréciation de 53 millions \$ sur la partie résiduelle de l'outillage du programme de la gamme d'avions *Learjet* découlant de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.
8. Représente une provision liée à un litige fiscal.
9. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ pour l'exercice 2015 (un montant de 43 millions \$ représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$) pour l'exercice 2014). Voir la Note 27 – Dette à long terme, pour plus de détails.
10. Représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs d'environ 1000 postes annoncée en janvier 2015, principalement à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux États-Unis, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, et une reprise de provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent (des charges de restructuration de 155 millions \$ et un gain de compression de 13 millions \$ liés à la réduction des effectifs annoncée en janvier et juillet 2014, dont un montant de 85 millions \$ a trait à Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et un montant de 57 millions \$ à Transport, pour l'exercice 2014).
11. Représente un gain chez Avions d'affaires et Avions commerciaux lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont 8 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain pour l'exercice 2014.
12. Représentent la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport pour l'exercice 2015. Pour l'exercice 2014, représentent une dépréciation nette des actifs d'impôt différé par suite de la variation des bénéfices imposables futurs estimatifs après la décision de prendre une pause dans le programme d'avion *Learjet 85*. Ces éléments ont une incidence importante sur les taux d'imposition effectifs.

10. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2015	2014
Charges de financement		
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾⁽²⁾	82 \$	21 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	72	76
Désactualisation d'autres passifs financiers	28	19
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽³⁾	22	43
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	20	16
Désactualisation des provisions	7	8
Autres	30	29
	261	212
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	157	37
	418 \$⁽⁴⁾	249 \$ ⁽⁴⁾
Revenus de financement		
Variation des taux d'actualisation des provisions	(7) \$	— \$
Intérêts relatifs à la résolution d'un litige ⁽⁵⁾	—	(8)
Autres	(20)	(17)
	(27)	(25)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(21)	(27)
Revenu tiré des placements dans des titres	(15)	(12)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(7)	(11)
	(43)	(50)
	(70) \$⁽⁶⁾	(75) \$ ⁽⁶⁾

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

⁽²⁾ Comprend des éléments spéciaux de 41 millions \$ pour l'exercice 2015. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$, qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour l'exercice 2015 (un montant de 43 millions \$ représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$), qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour l'exercice 2014).

⁽⁴⁾ Dont un montant de 192 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme autres que DFT pour l'exercice 2015 (70 millions \$ pour l'exercice 2014).

⁽⁵⁾ Représente la tranche d'intérêts sur un gain de 18 millions \$ pour l'exercice 2014 lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec. Le solde du gain, soit 10 millions \$, a été comptabilisé dans le RAII comme élément spécial pour l'exercice 2014.

⁽⁶⁾ Dont un montant de 14 millions \$ représente les revenus d'intérêt calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme Prêts et créances pour l'exercice 2015 (9 millions \$ pour l'exercice 2014).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé respectivement 305 millions \$ pour l'exercice 2015, selon un taux moyen de capitalisation de 5,31 % (293 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 4,88 % pour l'exercice 2014). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2015	2014
Salaires et autres avantages du personnel		5 411 \$	5 893 \$
Avantages de retraite ⁽²⁾	22	478	420
Charge à base d'actions	29	14	2
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	8, 9	25	142
		5 928 \$	6 457 \$

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts capitalisés comme partie du coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Impôts exigibles	91 \$	152 \$
Impôts sur le résultat différés	63	354
	154 \$	506 \$

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2015	2014
RAI	(5 186) \$	(740) \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,8 %	26,8 %
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(1 390)	(198)
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	1 618	488
Moins-value des actifs d'impôt différé	311	409
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	(130)	(139)
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(284)	(57)
Différences permanentes	(49)	(36)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(9)	—
Autres	87	39
Charge d'impôts sur le résultat	154 ⁽¹⁾	506 ⁽¹⁾
Taux d'imposition effectif	(3,0)%	(68,4)%

⁽¹⁾ Une charge d'impôts sur le résultat de 106 millions \$ a été comptabilisée pour l'exercice 2015 relativement à l'élément spécial découlant de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport. Pour l'exercice 2014, une charge d'impôts de 273 millions \$ a été comptabilisée relativement à l'élément spécial découlant de la décision d'effectuer une pause dans le programme d'avion *Learjet 85*.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.

La charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	1 618 \$	488 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(1 573)	(486)
Moins-value des actifs d'impôt différé	311	409
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(284)	(57)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(9)	—
	63 \$	354 \$

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	1 928 \$	— \$	1 919 \$	— \$	1 985 \$	— \$
Avantages de retraite	459	—	609	—	444	—
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme et des avances sur programmes aéronautiques	817	—	1 007	—	927	—
Stocks	469	—	120	—	240	—
Provisions	596	—	428	—	370	—
Autres actifs financiers et autres actifs	(95)	—	(161)	—	(172)	—
Immobilisations corporelles	(30)	—	(55)	—	(63)	—
Autres passifs financiers et autres passifs	253	—	231	—	155	—
Immobilisations incorporelles	(48)	—	(436)	—	(821)	—
Autres	173	—	175	—	167	—
	4 522	—	3 837	—	3 232	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(3 761)	—	(2 962)	—	(2 001)	—
	761 \$	— \$	875 \$	— \$	1 231 \$	— \$

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Solde au début de l'exercice, montant net	875 \$	1 231 \$
En résultat net	(63)	(354)
En AERG		
Avantages de retraite	(11)	(45)
Couvertures de flux de trésorerie	(6)	37
Autres ⁽¹⁾	(34)	6
Solde à la fin de l'exercice, montant net	761 \$	875 \$

⁽¹⁾ Comprend surtout les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 12 548 millions \$ au 31 décembre 2015, dont une tranche de 1170 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (9688 millions \$ au 31 décembre 2014, dont une tranche de 1718 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG et 7121 millions \$ au 1^{er} janvier 2014, dont une tranche de 954 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 9832 millions \$ n'avait pas de date d'échéance au 31 décembre 2015 (7383 millions \$ au 31 décembre 2014 et 6506 millions \$ au 1^{er} janvier 2014), une tranche d'environ 1846 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (2214 millions \$ au 31 décembre 2014 et 2066 millions \$ au 1^{er} janvier 2014) et une tranche de 476 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (444 millions \$ au 31 décembre 2014 et 338 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

De plus, la Société disposait de 1467 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 75 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (694 millions \$ et 80 millions \$ au 31 décembre 2014 et 517 millions \$ et 57 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 663 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2015 (242 millions \$ au 31 décembre 2014 et 639 millions \$ au 1^{er} janvier 2014) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, des projections du revenu imposable futur et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères et des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que la Société exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 369 millions \$ au 31 décembre 2015 (343 millions \$ au 31 décembre 2014 et 364 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

13. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2015	2014
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD et UATI, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 347) \$	(1 260) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(23)	(27)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(5 370) \$	(1 287) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 082 683	1 741 733
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(2,58) \$	(0,74) \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et des UATI a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 76 722 282 options d'achat d'actions, UAR, UAD et UATI pour l'exercice 2015 (50 983 909 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour l'exercice 2014), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Prêts et créances – charges de dépréciation	(7) \$	(5) \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Étant à la juste valeur par le biais du résultat net – variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers	(101) \$	15 \$
Passifs financiers	22 \$	(14) \$
Devant être classés comme DFT		
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture	(70) \$	(101) \$
Autres ⁽¹⁾	(26) \$	(12) \$

⁽¹⁾ Exclut la tranche des revenus d'intérêt liée à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 7 millions \$ pour l'exercice 2015 (11 millions \$ pour l'exercice 2014).

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
31 décembre 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$
31 décembre 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$
1^{er} janvier 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 397 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 492	—	1 492	1 492
Autres actifs financiers	129	673	315	425	663	2 205	2 203
	3 526 \$	673 \$	315 \$	1 917 \$	663 \$	7 094 \$	7 092 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 089 \$	— \$	4 089 \$	4 089 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 203	—	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	25 \$	142 \$	s. o.	12 250 \$	386 \$	12 803 \$	13 091 \$

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

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

s. o. : sans objet

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2015			
Instruments financiers dérivés – actifs	362 \$	(216) \$	146 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(702) \$	455 \$	(247) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	(239) \$	2 481 \$
31 décembre 2014			
Instruments financiers dérivés – actifs	528 \$	(271) \$	257 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(665) \$	344 \$	(321) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	(73) \$	2 416 \$

Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	— \$	— \$	— \$	— \$	36 \$	— \$
Swaps de taux d'intérêt	93	—	226	—	296	67
	93	—	226	—	332	67
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	256	661	259	592	331	319
Instruments financiers dérivés classés comme DFT⁽²⁾						
Contrats de change à terme	13	41	29	72	27	22
Swaps de taux d'intérêt	—	—	—	1	—	2
Instruments financiers dérivés incorporés						
Change	—	—	—	—	1	1
Options de rachat sur titres de dette à long terme	—	—	14	—	101	—
	13	41	43	73	129	25
Total des instruments financiers dérivés	362 \$	702 \$	528 \$	665 \$	792 \$	411 \$
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	— \$	— \$	23 \$	— \$	517 \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 23 mois au 31 décembre 2015.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les pertes nettes sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les gains nets découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 46 millions \$ et 50 millions \$ pour l'exercice 2015 (gains nets de 173 millions \$ et pertes nettes de 168 millions \$ respectivement pour l'exercice 2014).

Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 34 – Juste valeur des instruments financiers.

15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Trésorerie	1 235 \$	997 \$	1 475 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	746	796	762
Fonds du marché monétaire	739	696	1 160
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	2 489 \$	3 397 \$

Voir la Note 31 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value ⁽³⁾		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2015 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 372 \$	908 \$	263 \$	72 \$	129 \$
Provision pour pertes sur créances	(36)	—	—	—	(36)
	1 336	908 \$	263 \$	72 \$	93 \$
Autres	137				
Total	1 473 \$				
31 décembre 2014 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 453 \$	717 \$	238 \$	381 \$	117 \$
Provision pour pertes sur créances	(39)	—	—	—	(39)
	1 414	717 \$	238 \$	381 \$	78 \$
Autres	124				
Total	1 538 \$				
1^{er} janvier 2014 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 430 \$	796 \$	194 \$	359 \$	81 \$
Provision pour pertes sur créances	(44)	—	—	—	(44)
	1 386	796 \$	194 \$	359 \$	37 \$
Autres	106				
Total	1 492 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 390 millions \$ et de 452 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2015 (respectivement 355 millions \$ et 475 millions \$ au 31 décembre 2014 et respectivement 465 millions \$ et 411 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

⁽²⁾ Dont une tranche de 233 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2015 d'après les modalités et conditions normales (419 millions \$ au 31 décembre 2014 et 392 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

⁽³⁾ Dont une tranche de 243 millions \$ des créances clients avait trait aux contrats à long terme de Transport au 31 décembre 2015, sur laquelle un montant de 69 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (525 millions \$ au 31 décembre 2014, sur laquelle un montant de 376 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours et 509 millions \$ au 1^{er} janvier 2014, sur laquelle un montant de 353 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). Transport évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 66 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2015 (71 millions \$ au 31 décembre 2014 et 73 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 33 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Solde au début de l'exercice	(39) \$	(44) \$
Provision pour pertes sur créances	(7)	(5)
Montants radiés	6	(1)
Reprises	1	8
Incidence des fluctuations de taux de change	3	3
Solde à la fin de l'exercice	(36) \$	(39) \$

Facilités d'affacturage hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 871 millions € (948 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2015 (974 millions € (1183 millions \$) au 31 décembre 2014 et 1084 millions € (1495 millions \$) au 1^{er} janvier 2014). Des créances clients de 1293 millions € (1435 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2015 (1287 millions € (1712 millions \$) au cours de l'exercice 2014).

17. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Programmes aéronautiques	4 215 \$	4 600 \$	4 847 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 064	7 369	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(5 490)	(5 558)	(5 406)
	1 574	1 811	1 658
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	223	310	420
Moins : avances et facturations progressives	(17)	(17)	(19)
	206	293	401
Produits finis ⁽¹⁾	983	1 266	1 328
	6 978 \$	7 970 \$	8 234 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 4 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 31 décembre 2015 (1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 31 décembre 2014, et 11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Au 31 décembre 2015, les produits finis comprenaient 81 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (248 millions \$ au 31 décembre 2014 et 134 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 15 232 millions \$ pour l'exercice 2015 (16 616 millions \$ pour l'exercice 2014). Ces montants comprennent une moins-value de 372 millions \$ pour l'exercice 2015 (193 millions \$ pour l'exercice 2014). Une moins-value additionnelle de 57 millions \$ est comptabilisée dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2015. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez Transport, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 6916 millions \$ au 31 décembre 2015 (7273 millions \$ au 31 décembre 2014 et 7777 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de Transport, qui se sont élevés à 6208 millions \$ pour l'exercice 2015 (7366 millions \$ pour l'exercice 2014).

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 334 millions € (364 millions \$) au 31 décembre 2015. Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	362 \$	528 \$	792 \$
Placements dans des titres ⁽²⁾⁽³⁾	359	346	335
Créances sur contrats à long terme	298	321	319
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	197	360	331
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽²⁾⁽⁴⁾	81	275	400
Encaisse affectée	11	17	19
Autres	12	11	9
	1 320 \$	1 858 \$	2 205 \$
Dont la tranche courante	450 \$	530 \$	637 \$
Dont la tranche non courante	870	1 328	1 568
	1 320 \$	1 858 \$	2 205 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

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

⁽³⁾ Comprennent 80 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 décembre 2015 (70 millions \$ au 31 décembre 2014 et au 1^{er} janvier 2014).

⁽⁴⁾ Le financement consenti à trois transporteurs aériens représentait 64 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location – avions au 31 décembre 2015 (trois transporteurs aériens représentaient 64 % au 31 décembre 2014 et quatre transporteurs aériens représentaient 59 % au 1^{er} janvier 2014). Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

19. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Charges payées d'avance et frais différés ⁽¹⁾	414 \$	760 \$	620 \$
Taxe de vente et autres taxes	300	302	344
Avantages de retraite ⁽²⁾	251	159	174
Charges de financement différées	173	138	100
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽³⁾	114	156	186
Autres	29	33	9
	1 281 \$	1 548 \$	1 433 \$
Dont la tranche courante	484 \$	592 \$	626 \$
Dont la tranche non courante	797	956	807
	1 281 \$	1 548 \$	1 433 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux.

⁽²⁾ Voir la Note 22 – Avantages de retraite.

⁽³⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.

20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 31 décembre 2014	91 \$	2 413 \$	1 347 \$	171 \$	422 \$	4 444 \$
Additions	3	25	61	139	45	273
Cessions	(2)	(11)	(52)	—	(59)	(124)
Transferts	—	70	77	(148)	1	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	(88)	(15)	(7)	(3)	(118)
Solde au 31 décembre 2015	87 \$	2 409 \$	1 418 \$	155 \$	406 \$	4 475 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2014	— \$	(1 212) \$	(864) \$	— \$	(276) \$	(2 352) \$
Amortissement	—	(75)	(108)	—	(25)	(208)
Moins-value	—	—	(10)	—	—	(10)
Cessions	—	11	49	—	41	101
Incidence des fluctuations de taux de change	—	60	(2)	—	(3)	55
Solde au 31 décembre 2015	— \$	(1 216) \$	(935) \$	— \$	(263) \$	(2 414) \$
Valeur comptable nette	87 \$	1 193 \$	483 \$	155 \$	143 \$	2 061 \$

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	98 \$	2 218 \$	1 287 \$	356 \$	429 \$	4 388 \$
Additions	—	41	45	228	2	316
Cessions	—	(5)	(81)	—	(12)	(98)
Transferts	—	279	124	(407)	4	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(7)	(120)	(28)	(6)	(1)	(162)
Solde au 31 décembre 2014	91 \$	2 413 \$	1 347 \$	171 \$	422 \$	4 444 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	— \$	(1 232) \$	(825) \$	— \$	(265) \$	(2 322) \$
Amortissement	—	(65)	(107)	—	(17)	(189)
Cessions	—	4	66	—	10	80
Incidence des fluctuations de taux de change	—	81	2	—	(4)	79
Solde au 31 décembre 2014	— \$	(1 212) \$	(864) \$	— \$	(276) \$	(2 352) \$
Valeur comptable nette	91 \$	1 201 \$	483 \$	171 \$	146 \$	2 092 \$

Le tableau comprend des actifs en vertu de contrats de location-financement, à l'égard desquels la Société est le locataire, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 245 millions \$ et 105 millions \$ au 31 décembre 2015 (respectivement 243 millions \$ et 91 millions \$ au 31 décembre 2014 et 195 millions \$ et 83 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Le tableau comprend également des avions visés par des contrats de location simple, dont la Société est le locateur, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 46 millions \$ et 11 millions \$ au 31 décembre 2015 (respectivement 35 millions \$ et 14 millions \$ au 31 décembre 2014 et 40 millions \$ et 12 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Le revenu de location tiré des contrats de location simple et l'amortissement des actifs visés par des contrats de location simple se sont établis respectivement à 6 millions \$ et 16 millions \$ pour l'exercice 2015 (respectivement 5 millions \$ et 2 millions \$ pour l'exercice 2014).

21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 31 décembre 2014	1 639 \$	9 923 \$	11 562 \$	2 127 \$	714 \$	14 403 \$
Additions	225	1 399	1 624	—	20	1 644
Cessions	—	(2)	(2)	—	(14)	(16)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(149)	(37)	(186)
Solde au 31 décembre 2015	1 864 \$	11 320 \$	13 184 \$	1 978 \$	683 \$	15 845 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2014	(700) \$	(4 039) \$	(4 739) \$	— \$	(558) \$	(5 297) \$
Amortissement	(25)	(160)	(185)	—	(45)	(230)
Moins-value	(835)	(3 450)	(4 285)	—	(5)	(4 290)
Cessions	—	—	—	—	8	8
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	31	31
Solde au 31 décembre 2015	(1 560) \$	(7 649) \$	(9 209) \$	— \$	(569) \$	(9 778) \$
Valeur comptable nette	304 \$	3 671 \$	3 975 \$	1 978 \$	114 \$	6 067 \$

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	1 404 \$	8 503 \$	9 907 \$	2 381 \$	739 \$	13 027 \$
Additions	235	1 421	1 656	11	33	1 700
Cessions	—	(1)	(1)	—	(10)	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(265)	(48)	(313)
Solde au 31 décembre 2014	1 639 \$	9 923 \$	11 562 \$	2 127 \$	714 \$	14 403 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	(620) \$	(2 681) \$	(3 301) \$	— \$	(553) \$	(3 854) \$
Amortissement	(11)	(161)	(172)	—	(56)	(228)
Moins-value	(69)	(1 197)	(1 266)	—	—	(1 266)
Cessions	—	—	—	—	10	10
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	41	41
Solde au 31 décembre 2014	(700) \$	(4 039) \$	(4 739) \$	— \$	(558) \$	(5 297) \$
Valeur comptable nette	939 \$	5 884 \$	6 823 \$	2 127 \$	156 \$	9 106 \$

⁽¹⁾ Présenté à la Note 19 – Autres actifs.

⁽²⁾ Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 365 millions \$ et 278 millions \$ au 31 décembre 2015 (respectivement 367 millions \$ et 254 millions \$ au 31 décembre 2014 et respectivement 359 millions \$ et 243 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

⁽³⁾ Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de 3622 millions \$ au 31 décembre 2015 (6126 millions \$ au 31 décembre 2014 et 5923 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Outillage des programmes aéronautiques

La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques comprenait respectivement 1914 millions \$ pour Avions commerciaux, 2041 millions \$ pour Avions d'affaires et 20 millions \$ pour Aérostructures et Services d'ingénierie au 31 décembre 2015 (respectivement 4347 millions \$, 2470 millions \$ et 9 millions \$ au 31 décembre 2014 et respectivement 3738 millions \$, 2865 millions \$ et 5 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Programme d'avions C Series

En octobre 2015, la Société a conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec visant le programme d'avions C Series. Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions C Series ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont conduit au protocole d'entente, la Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie du programme d'avions C Series (le « programme d'avions C Series »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable du programme d'avions C Series était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 3070 millions \$ au titre des coûts de développement du programme d'avions C Series pour l'exercice 2015. Après la charge de dépréciation, le solde de l'outillage du programme aéronautique de C Series s'établissait à 1850 millions \$ au 31 décembre 2015.

Programme d'avion Learjet 85

Le 28 octobre 2015, en raison de l'absence de ventes découlant de la faiblesse prolongée du marché, la Société a annoncé l'annulation du programme d'avion Learjet 85. Par conséquent, la Société a comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 919 millions \$ sur la partie résiduelle de l'outillage des programmes aéronautiques au titre des coûts de développement du programme d'avion Learjet 85 pour l'exercice 2015 et 5 millions \$ pour les autres immobilisations incorporelles.

La Société a annoncé, le 15 janvier 2015, une pause de son programme d'avion Learjet 85. La pause faisait suite à une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par conséquent, la Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie de Learjet 85 (le « programme d'avion Learjet 85 »), qui était composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable du programme d'avion Learjet 85 était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 1266 millions \$ au titre des coûts de développement du programme d'avion Learjet 85 pour l'exercice 2014.

Programme d'avion CRJ1000

La Société a soumis les coûts de développement du programme d'avion CRJ1000 à un test de dépréciation étant donné les indices de dépréciation relevés par suite de l'absence de nouvelles commandes et de la faiblesse du carnet de commandes fermes. La Société a établi que la valeur recouvrable des coûts de développement du programme d'avion CRJ1000 était négligeable et a donc comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 243 millions \$ au titre du solde.

Gamme d'avions Learjet

La Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie de la gamme Learjet (la « gamme Learjet »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de la gamme Learjet était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 53 millions \$ au titre des coûts de développement de la gamme Learjet pour l'exercice 2015. La dépréciation fait suite à la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions légers. Après la charge de dépréciation, le solde de l'outillage du programme aéronautique de la gamme Learjet s'établissait à néant.

Valeur recouvrable

Les valeurs recouvrables de tous les actifs aéronautiques ou UGT étaient fondées sur la juste valeur moins les coûts de sortie. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie prévus basés sur une prévision à long terme fondée sur des probabilités préparées par la direction et selon un taux d'actualisation après impôts de 8,75 % d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Pour plus de détails sur la méthode utilisée par la Société pour effectuer les tests de dépréciation de l'outillage des programmes aéronautiques, voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements.

Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de Transport. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2015. La Société n'a relevé aucune dépréciation. Voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

22. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

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

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des actifs du régime à prestations définies et des avantages sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au Royaume-Uni.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux États-Unis, depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au Royaume-Uni, sept des neuf régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite* du Québec, la *Loi sur les régimes de retraite* d'Ontario, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* du Canada dans le cas des régimes relevant de l'autorité fédérale, et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts normaux et les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) ou les déficits de solvabilité (établis en supposant qu'il est mis fin au régime et que ce dernier est liquidé), comme prescrits par les lois et les pratiques actuarielles. Conformément aux lois en vigueur, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation sur une période de quinze ans et les déficits de solvabilité sur une période de cinq ans. Les mesures d'allègement provisoire de la capitalisation du déficit de solvabilité mises en place afin d'atténuer les effets néfastes de la crise financière de 2008 permettent l'amortissement des déficits de solvabilité sur une période pouvant s'échelonner jusqu'à dix ans.

Les régimes de retraite aux États-Unis sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code*, la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006* et la loi intitulée *Highway and Transportation Funding Act*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont déterminées par des actuaires désignés et couvrent le coût normal et des déficits, comme il est prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au Royaume-Uni sont régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et la Société.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2015, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 52 %, 50 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 38 %, 35 % et 44 % en titres de participation, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des valeurs du Trésor à long terme) ont été mis en place en 2013 pour la plupart des régimes. Les portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt ont été liquidés en 2014 pour réaliser les gains entraînés par la baisse des rendements des obligations. Ces portefeuilles seront remis en place lorsque le marché sera favorable.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies d'atténuation dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché. Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société effectue périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de la Société sont situés en Allemagne. Près de la moitié du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne a trait à des régimes pour lesquels les prestations ont cessé de s'accumuler. La Société cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolvables.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux États-Unis. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

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

	2015			2014		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	302 \$	7 \$	309 \$	273 \$	7 \$	280 \$
Charge de désactualisation	60	12	72	61	15	76
Coût des services passés (crédit)	25	—	25	(2)	(3)	(5)
Compression	(4)	—	(4)	(22)	1	(21)
Règlement	(3)	—	(3)	(2)	—	(2)
Autres	1	—	1	2	—	2
Régimes à prestations définies	381	19	400	310	20	330
Régimes à cotisations définies	78	—	78	90	—	90
Total des coûts au titre des avantages de retraite	459 \$	19 \$	478 \$	400 \$	20 \$	420 \$
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	340 \$	s. o.	340 \$	264 \$	s. o.	264 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	41 \$	19 \$	60 \$	46 \$	20 \$	66 \$
Régimes à cotisations définies	78 \$	s. o.	78 \$	90 \$	s. o.	90 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	399 \$	7 \$	406 \$	339 \$	5 \$	344 \$
Charges de financement	60 \$	12 \$	72 \$	61 \$	15 \$	76 \$

s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulé des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	(1 970) \$
Incidence du plafonnement de l'actif	28
Pertes actuarielles, montant net	(767)
Incidence des fluctuations de taux de change	93
Impôts sur le résultat	(45)
Solde au 31 décembre 2014	(2 661)
Gains actuariels, montant net	407
Incidence des fluctuations de taux de change	185
Impôts sur le résultat	(11)
Solde au 31 décembre 2015	(2 080) \$

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2015			2014		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	10 963 \$	327 \$	11 290 \$	9 955 \$	335 \$	10 290 \$
Désactualisation	378	12	390	444	15	459
Coût des services rendus	302	7	309	273	7	280
Cotisations des participants aux régimes	34	—	34	39	—	39
Coût des services passés (crédit)	25	—	25	(2)	(3)	(5)
Écarts actuariels - changements dans les hypothèses financières	(336)	(4)	(340)	1 470	44	1 514
Écarts actuariels - changements dans les écarts entre résultats et prévisions	(125)	(14)	(139)	(98)	(23)	(121)
Écarts actuariels - changements dans les hypothèses démographiques	(21)	(1)	(22)	58	(8)	50
Avantages versés	(334)	(12)	(346)	(333)	(16)	(349)
Compression	(4)	—	(4)	(22)	1	(21)
Règlement	(10)	—	(10)	(26)	—	(26)
Autres	(24)	(1)	(25)	2	—	2
Incidence des fluctuations de taux de change	(1 126)	(48)	(1 174)	(797)	(25)	(822)
Obligation à la fin de l'exercice	9 722 \$	266 \$	9 988 \$	10 963 \$	327 \$	11 290 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	5 035 \$	163 \$	5 198 \$	5 912 \$	200 \$	6 112 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	1 368	—	1 368	1 443	—	1 443
Retraités	3 319	103	3 422	3 608	127	3 735
	9 722 \$	266 \$	9 988 \$	10 963 \$	327 \$	11 290 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	8 820 \$	— \$	8 820 \$	8 332 \$	— \$	8 332 \$
Cotisations de la Société	264	12	276	370	16	386
Cotisations des participants aux régimes	34	—	34	39	—	39
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	318	—	318	383	—	383
Écarts actuariels	(94)	—	(94)	676	—	676
Avantages versés	(334)	(12)	(346)	(333)	(16)	(349)
Règlement	(7)	—	(7)	(24)	—	(24)
Frais d'administration	(10)	—	(10)	(9)	—	(9)
Autres	(20)	—	(20)	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(891)	—	(891)	(614)	—	(614)
Juste valeur à la fin de l'exercice	8 080 \$	— \$	8 080 \$	8 820 \$	— \$	8 820 \$

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	9 722 \$	266 \$	10 963 \$	327 \$	9 955 \$	335 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(8 080)	—	(8 820)	—	(8 332)	—
	1 642	266	2 143	327	1 623	335
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif ⁽¹⁾	—	—	—	—	29	—
Montant net comptabilisé	1 642 \$	266 \$	2 143 \$	327 \$	1 652 \$	335 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	1 893 \$	266 \$	2 302 \$	327 \$	1 826 \$	335 \$
Actif ⁽²⁾	(251)	—	(159)	—	(174)	—
Passif net	1 642 \$	266 \$	2 143 \$	327 \$	1 652 \$	335 \$

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 19 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	589 \$	— \$	826 \$	— \$	502 \$	— \$
É.-U.	327	—	347	—	186	—
R.-U.	(52)	—	74	—	125	—
Autres	95	—	103	—	114	—
	959	—	1 350	—	927	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	492	—	560	—	515	—
Canada	24	233	29	290	29	301
É.-U.	33	22	32	26	26	25
Autres	134	11	172	11	155	9
	683	266	793	327	725	335
Passif net	1 642 \$	266 \$	2 143 \$	327 \$	1 652 \$	335 \$

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Obligations au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	4 214 \$	3 625 \$	5 015 \$	4 189 \$	4 479 \$	4 006 \$
R.-U.	3 527	3 579	3 805	3 731	3 570	3 445
É.-U.	914	587	946	599	750	564
Autres	384	289	404	301	431	317
	9 039	8 080	10 170	8 820	9 230	8 332
Régimes de retraite non capitalisés						
	949	—	1 120	—	1 060	—
	9 988 \$	8 080 \$	11 290 \$	8 820 \$	10 290 \$	8 332 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

31 décembre 2015				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	804 \$	655 \$	149 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	959	938	15	6
R.-U.	282	282	—	—
Canada	343	343	—	—
Autres	1 101	1 098	—	3
	2 685	2 661	15	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 288	—	1 288	—
Gouvernement	2 199	—	2 199	—
Autres	26	—	26	—
	3 513	—	3 513	—
Titres à rendement réel	983	927	—	56
Autres	95	—	93	2
	8 080 \$	4 243 \$	3 770 \$	67 \$

31 décembre 2014				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	673 \$	548 \$	125 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	931	927	—	4
R.-U.	389	371	18	—
Canada	359	359	—	—
Autres	1 110	1 110	—	—
	2 789	2 767	18	4
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 201	—	1 201	—
Gouvernement	2 642	—	2 642	—
Autres	27	—	27	—
	3 870	—	3 870	—
Titres à rendement réel	911	911	—	—
Autres	577	—	503	74
	8 820 \$	4 226 \$	4 516 \$	78 \$

1 ^{er} janvier 2014				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	503 \$	398 \$	105 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	1 022	1 018	—	4
R.-U.	509	489	20	—
Canada	409	409	—	—
Autres	1 290	1 288	—	2
	3 230	3 204	20	6
Titres à revenu fixe				
Sociétés	855	—	855	—
Gouvernement	2 483	—	2 483	—
Autres	23	—	23	—
	3 361	—	3 361	—
Titres à rendement réel	876	876	—	—
Autres	362	—	289	73
	8 332 \$	4 478 \$	3 775 \$	79 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2015, 31 décembre 2014 et 1^{er} janvier 2014.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2015 et 2014 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2016 :

	2016	2015	2014
	<i>Estimé</i>		
Cotisations versées aux			
Régimes de retraite capitalisés	266 \$	239 \$	342 \$
Régimes de retraite non capitalisés	23	25	28
Autres avantages	13	12	16
Total des régimes de retraite à prestations définies	302	276	386
Régimes de retraite à cotisations définies	87	78	90
Total des cotisations	389 \$	354 \$	476 \$

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2015
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	295 \$
Entre un an et cinq ans	1 381
Entre 5 et 10 ans	2 258
Entre 10 et 15 ans	2 880
Entre 15 et 20 ans	3 341
	10 155 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2015
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,3
É.-U.	15,8
R.-U.	19,7
Autres	14,0
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	18,5
Canada	13,3
É.-U.	14,2
Autres	15,5

Le tableau suivant indique les paiements prévus être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2015 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	16 \$	19 \$	35 \$
Entre un an et cinq ans	71	85	156
Entre 5 et 10 ans	100	127	227
Entre 10 et 15 ans	120	138	258
Entre 15 et 20 ans	132	141	273
	439 \$	510 \$	949 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	3,69 %	4,07 %	4,59 %	4,97 %	4,25 %	4,38 %
Taux de croissance des salaires	3,26 %	3,25 %	3,36 %	3,25 %	3,35 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,21 %	2,05 %	2,34 %	2,40 %	2,19 %	2,00 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	4,99 %	s. o.	4,98 %	s. o.	5,00 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	3,80 %	4,19 %	3,69 %	4,07 %	4,59 %	4,97 %
Taux de croissance des salaires	3,02 %	3,00 %	3,26 %	3,25 %	3,36 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,21 %	2,05 %	2,21 %	2,05 %	2,34 %	2,40 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,29 %	s. o.	6,08 %	s. o.	6,55 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,12 %	s. o.	4,99 %	s. o.	4,98 %

s. o. : sans objet

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un membre âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2015	2014	2015	2014
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	21,6	21,6	22,7	22,7
R.-U.	SNAO7M_CMI 2013 et S1P (M/F)A CMI 2012 ⁽¹⁾	22,1	22,0	23,8	23,8
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2015 ⁽²⁾	21,3	21,7	22,9	23,4
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	18,9	20,1	21,5	22,8
		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2015	2014	2015	2014
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,0	24,1	25,0	25,1
R.-U.	SNAO7M_CMI 2013 et S1P (M/F)A CMI 2012 ⁽¹⁾	24,2	24,2	26,1	26,2
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2015 ⁽²⁾	23,3	23,9	24,9	25,5
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	22,9	23,9	25,5	26,4

⁽¹⁾ SNA02M CMI 2010 et S1P (M/F)A CMI 2012 au 31 décembre 2014.

⁽²⁾ Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2014 au 31 décembre 2014.

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

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2015	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2015
Taux d'actualisation	(33) \$	(445) \$
Taux de croissance des salaires	9 \$	78 \$
Taux d'inflation	8 \$	127 \$

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2015 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 254 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 17 millions \$ pour l'exercice 2015, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2015, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,29 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,12 % d'ici l'année civile 2024 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2015 et pour l'exercice 2015 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	27 \$	(22) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	2 \$	(2) \$

23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres crédateurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1^{er} janvier 2014
Fournisseurs	2 812 \$	3 037 \$	2 959 \$
Frais courus	613	566	623
Intérêts	154	124	116
Autres	461	489	391
	4 040 \$	4 216 \$	4 089 \$

24. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2015 et 2014 :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2014	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Additions	360	265 ⁽²⁾	47 ⁽³⁾	394 ⁽⁴⁾	1 066
Utilisation	(244)	(36)	(67)	(8)	(355)
Reprises	(118)	(15)	(25) ⁽³⁾	(22)	(180)
Charge de désactualisation	1	6	—	—	7
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(6)	—	—	(7)
Incidence des fluctuations de taux de change	(46)	—	(6)	(5)	(57)
Solde au 31 décembre 2015	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Dont la tranche courante	562 \$	77 \$	65 \$	404 \$	1 108 \$
Dont la tranche non courante	163	593	1	161	918
	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	354	51	178 ⁽³⁾	173 ⁽⁴⁾	756
Utilisation	(321)	(50)	(114)	(6)	(491)
Reprises	(58)	(15)	(15)	(15)	(103)
Charge de désactualisation	1	6	—	1	8
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	1	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(65)	—	(13)	(5)	(83)
Solde au 31 décembre 2014	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Dont la tranche courante	607 \$	92 \$	115 \$	176 \$	990 \$
Dont la tranche non courante	166	364	2	30	562
	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$

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

⁽²⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les modifications des estimations et de la juste valeur liées aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

⁽³⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition et la reprise liées aux charges de restructuration.

⁽⁴⁾ Comprend les autres provisions constituées au titre du programme d'avions *C Series* et au titre de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, qui sont comprises dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2015 (comprend d'autres provisions liées à la pause du programme d'avion *Learjet 85*, qui est inclus dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2014). Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	702 \$	665 \$	411 \$
Avances gouvernementales remboursables	411	363	481
Incitatifs à la location ⁽²⁾	135	172	142
Obligations au titre des transactions de cession-bail	133	260	138
Partie courante de la dette à long terme ⁽³⁾	71	56	215
Coûts non récurrents des fournisseurs	20	36	38
Autres	138	60	301
	1 610 \$	1 612 \$	1 726 \$
Dont la tranche courante	991 \$	1 010 \$	1 009 \$
Dont la tranche non courante	619	602	717
	1 610 \$	1 612 \$	1 726 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

⁽²⁾ L'obligation contractuelle exigible était de 182 millions \$ au 31 décembre 2015 (206 millions \$ au 31 décembre 2014 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

⁽³⁾ Voir la Note 27 – Dette à long terme.

Obligations au titre des transactions de cession-bail

La Société a créé des facilités de cession-bail, qui peuvent être utilisées pour vendre des avions d'affaires d'occasion. Les sommes à payer en vertu de certains de ces arrangements sont comptabilisées comme des obligations financières garanties par les avions d'affaires d'occasion. Les arrangements couvrent généralement une durée d'au plus 24 mois. La Société peut régler l'obligation en tout temps au cours de l'arrangement.

26. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Avantages du personnel ⁽¹⁾	647 \$	661 \$	750 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	606	631	630
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	606	601	529
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	436	367	368
Revenus différés	397	450	460
Autres	578	568	480
	3 270 \$	3 278 \$	3 217 \$
Dont la tranche courante	2 274 \$	2 182 \$	2 227 \$
Dont la tranche non courante	996	1 096	990
	3 270 \$	3 278 \$	3 217 \$

⁽¹⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 22 – Avantages de retraite).

27. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

						31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014	
Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt				Échéance	Montant	Montant	Montant
		Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur						
Billets de premier rang	650	\$ US	7,50 %	Libor 3 mois + 4,18 ⁽²⁾	Mars 2018	677 \$	686 \$	695 \$	
	750	\$ US	5,50 %	s. o.	Sept. 2018	740	—	—	
	600	\$ US	4,75 %	s. o.	Avril 2019	594	593	—	
	850	\$ US	7,75 %	Libor 3 mois + 4,14 ⁽²⁾	Mars 2020	916	922	915	
	780	EUR	6,13 %	Euribor 3 mois + 2,87 ⁽³⁾	Mai 2021	985	1 110	1 187	
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,36 ⁽²⁾	Mars 2022	510	504	478	
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,57 ⁽²⁾	Oct. 2022	1 234	1 219	—	
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,48 ⁽²⁾	Janv. 2023	1 290	1 277	1 200	
	1 500	\$ US	7,50 %	s. o.	Mars 2025	1 487	—	—	
	785	EUR	7,25 %	Libor 3 mois + 4,83	s. o.	—	—	1 171	
750 ⁽⁴⁾	\$ US	4,25 %	s. o.	s. o.	—	746	742		
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	248	
	162	\$ US	6,30 %	Libor 3 mois + 1,59	s. o.	—	—	164	
Débiteures	150	\$ CAN	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	107	129	140	
Autres ⁽⁵⁾	Divers ⁽⁶⁾	Diverses	Divers ⁽⁶⁾	s. o.	2016-2026	191	249	263	
						8 979 \$	7 683 \$	7 203 \$	
Dont la tranche courante ⁽⁷⁾						71 \$	56 \$	215 \$	
Dont la tranche non courante						8 908	7 627	6 988	
						8 979 \$	7 683 \$	7 203 \$	

⁽¹⁾ L'intérêt sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2015 est payable semestriellement, à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au quatrième trimestre de l'exercice 2015. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽³⁾ Le swap de taux d'intérêt lié aux billets de premier rang de 780 millions € a été réglé au quatrième trimestre de l'exercice 2014. Comme ce swap s'inscrit dans une relation de couverture de la juste valeur, le gain reporté connexe comptabilisé dans l'élément couvert sera amorti dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de la dette.

⁽⁴⁾ Remboursés en vertu d'un rachat facultatif exercé en avril 2015.

⁽⁵⁾ Comprend des obligations en vertu de contrats de location-financement.

⁽⁶⁾ Le montant nominal des Autres dettes à long terme s'élevait à 191 millions \$ au 31 décembre 2015 (249 millions \$ au 31 décembre 2014 et 263 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 4,78 % au 31 décembre 2015 (4,46 % au 31 décembre 2014 et 4,62 % au 1^{er} janvier 2014).

⁽⁷⁾ Voir la Note 25 – Autres passifs financiers.

s. o. : sans objet

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. La Société est assujettie à diverses restrictions financières en vertu des facilités de lettres de crédit, à l'exclusion de la facilité de GCB, et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres, voir la Note 31 – Facilités de crédit pour plus de détails. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou

l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Ces modalités avaient été respectées aux 31 décembre 2015 et 2014 et au 1^{er} janvier 2014.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
À moins de un an	71 \$	56 \$	213 \$
Entre un an et cinq ans	2 946	2 127	2 630
Plus de cinq ans	5 680	5 193	4 130
	8 697 \$	7 376 \$	6 973 \$

28. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2015, et 2014 et au 1^{er} janvier 2014:

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	9 692 521	9 692 521	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	2 307 479	2 307 479	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat :	Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.
Conversion :	Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1 ^{er} août 2017 et le 1 ^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.
Dividendes :	Depuis le 1 ^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15 ^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2017 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2017 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
- Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2012 jusqu'au 31 juillet 2017 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,134 %, ou 0,7835 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,195875 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts de fusion.
-

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affiliée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

- Droits de vote : Dix votes chacune.
- Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
- Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

Actions classe B (droits de vote limités)

Droits de vote : Un vote chacune.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	314 273 255	314 530 462
Conversion à la classe B	(372 705)	(257 207)
Solde à la fin de l'exercice	313 900 550	314 273 255
Autorisées	2 742 000 000	1 892 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	1 444 132 126	1 443 496 418
Émission d'actions	488 006 566	378 501
Conversion de la classe A	372 705	257 207
	1 932 511 397	1 444 132 126
Détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UATI		
Solde au début de l'exercice	(18 736 908)	(18 736 908)
Achetées	(7 458 000)	—
	(26 194 908)	(18 736 908)
Solde à la fin de l'exercice	1 906 316 489	1 425 395 218
Autorisées	2 742 000 000	1 892 000 000

En février 2015, la Société a annoncé la clôture d'un placement public, assorti d'une option de surallocation ayant été exercée en entier, visant en tout 487 840 350 reçus de souscription au prix de 2,21 \$ CAN par reçu de souscription, pour un produit net totalisant 1035 millions \$ CAN (822 millions \$).

Après une résolution approuvée le 27 mars 2015, le nombre d'actions classe A et d'actions classe B (droits de vote limités) autorisées est passé de 1 892 000 000 à 2 742 000 000.

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	31 décembre 2015		Dividendes déclarés pour les exercices 31 décembre 2014		Dividendes déclarés après le 31 décembre 2015	
	Total		Total		Total	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,00	— \$	0,10	29 \$	0,00	— \$
Actions ordinaires classe B	0,00	—	0,10	131	0,00	—
				160		
Actions privilégiées, série 2	0,70	5	0,75	7	0,11	1
Actions privilégiées, série 3	0,78	2	0,78	2	0,20	—
Actions privilégiées, série 4	1,56	12	1,56	13	0,39	3
		19		22		4
		19 \$		182 \$		4 \$

29. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UATI

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR et d'UATI aux termes duquel des UAR et des UATI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UATI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Les UATI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UATI. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2015, l'émission d'une valeur combinée de 43 millions \$ d'UAD, d'UAR et d'UATI a été autorisée (48 millions \$ au cours de l'exercice 2014).

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UATI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2015			2014		
	UAR	UAD	UATI	UAR	UAD	UATI
Solde au début de l'exercice	26 045 936	7 666 464	—	23 596 681	8 169 850	—
Attribuées	248 757	—	22 765 354	9 971 382	2 377 003	—
Exercées	—	(340 432)	—	—	(500 771)	—
Annulées	(10 667 476)	(2 442 203)	(432 672)	(7 522 127)	(2 379 618)	—
Solde à la fin de l'exercice	15 627 217	4 883 829 ⁽¹⁾	22 332 682	26 045 936	7 666 464 ⁽¹⁾	—

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 611 700 UAD étaient acquis au 31 décembre 2015 (2 008 128 au 31 décembre 2014).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2015 s'échelonnent d'août 2016 à août 2017. Les droits rattachés aux UATI attribuées seront acquis quel que soit le rendement. Les droits rattachés aux UATI sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution de celles-ci. L'acquisition des droits rattachés aux UATI attribuées en août 2015 aura donc lieu en août 2018.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR et des UATI attribuées au cours de l'exercice 2015 s'est établie à 1,18 \$ (3,38 \$ au cours de l'exercice 2014). La juste valeur des UAR et des UATI attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 28 - Capital social) relativement aux régimes d'UAR et/ou d'UATI. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR et aux UATI soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Des charges de rémunération de 7 millions \$ ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2015 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UATI (des revenus de rémunération de 3 millions \$ au cours de l'exercice 2014).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 18 167 801 étaient disponibles au 31 décembre 2015 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2015 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercibles	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
1 à 4	63 774 174	6,06	2,15	7 425 702	3,58
4 à 6	7 655 855	3,32	4,79	3 330 000	4,70
6 à 8	2 917 177	2,62	7,01	2 917 177	7,01
	74 347 206			13 672 879	

Le prix moyen pondéré de l'action pour les options exercées au cours de l'exercice 2014 a été de 3,71 \$. Aucune option n'a été exercée au cours de l'exercice 2015.

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2015		2014	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	27 811 724	4,39	20 654 419	4,66
Attribuées	49 704 570	1,69	8 630 184	3,77
Exercées	—	—	(110 000)	3,45
Annulées	(2 808 698)	3,54	(1 351 310)	4,62
Échues	(360 390)	5,17	(11 569)	3,45
Solde à la fin de l'exercice	74 347 206	2,61	27 811 724	4,39
Options exercables à la fin de l'exercice	13 672 879	4,58	8 668 550	5,24

Régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement – Pour les options émises aux employés clés après le 27 mai 2003 et avant le 1^{er} juin 2009, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Ces options peuvent être exercées si, au cours de la période de 12 mois précédant la date à laquelle les droits rattachés à ces options sont acquis, le prix moyen pondéré à la Bourse (sur une période de 21 jours de Bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil de prix cible établi au moment où les options ont été attribuées. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la Bourse n'a pas été atteint, le seuil de prix cible s'appliquant à la prochaine tranche de droits à acquérir entre en vigueur. Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2015		2014	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	3 634 400	8,44	8 701 338	7,08
Annulées	(270 000)	8,37	(1 198 000)	8,15
Échues	(3 364 400)	8,46	(3 868 938)	5,48
Solde à la fin de l'exercice	—	—	3 634 400	8,44
Options exerçables à la fin de l'exercice	—	—	25 000	5,89

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2015 s'est établie à 0,40 \$ par option (0,78 \$ par option au cours de l'exercice 2014). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2015	2014
Taux d'intérêt sans risque	0,79 %	1,52 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	36,17 %	32,32 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	2,51 %

Une charge de rémunération de 7 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2015 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (5 millions \$ au cours de l'exercice 2014).

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de vote limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000 \$ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autres déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La contribution de la Société au régime a totalisé 6 millions \$ pour l'exercice 2015 (8 millions \$ pour l'exercice 2014). Les actions achetées par la Société sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être close à la date anniversaire du 1^{er} janvier.

30. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2015	2014
Créances clients et autres débiteurs	(39) \$	(184) \$
Stocks	786	87
Autres actifs et passifs financiers, montant net	385	184
Autres actifs	196	(175)
Fournisseurs et autres créditeurs	(7)	327
Provisions	531	169
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(199)	(529)
Avances sur programmes aéronautiques	(1 411)	31
Passif lié aux avantages de retraite	196	(104)
Autres passifs	160	196
	598 \$	2 \$

31. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2015				
Facilité de Transport	3 963 \$ ⁽¹⁾	3 195 \$	768 \$	2019 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	600	221	379	2018 ⁽³⁾
Facilité de GCB	600	173	427	2016 ⁽⁴⁾
	5 163 \$	3 589 \$	1 574 \$	
31 décembre 2014				
Facilité de Transport	4 249 \$ ⁽¹⁾	3 573 \$	676 \$	2018
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	600	261	339	2017
Facilité de GCB	600	327	273	2015 ⁽⁴⁾
	5 449 \$	4 161 \$	1 288 \$	
1^{er} janvier 2014				
Facilité de Transport	4 827 \$ ⁽¹⁾	4 132 \$	695 \$	2018
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	600	403	197	2016
Facilité de GCB	600	393	207	2014 ⁽⁴⁾
	6 027 \$	4 928 \$	1 099 \$	

⁽¹⁾ 3640 millions € au 31 décembre 2015 (3500 millions € au 31 décembre 2014 et au 1^{er} janvier 2014).

⁽²⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2019.

⁽³⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence de l'engagement maximal de la facilité. La facilité peut être prolongée d'une année annuellement à la date anniversaire, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat de banques.

⁽⁴⁾ La facilité de GCB est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En juin 2015, la facilité a été prolongée jusqu'en août 2016, et elle devrait être renouvelée par tranche annuelle par la suite. Si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties jusqu'à leur échéance.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau précédent, des lettres de crédit totalisant 1721 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2015 (1731 millions \$ au 31 décembre 2014 et 1018 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 2,6 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2015 (2,4 milliards \$ au 31 décembre 2014 et 2,3 milliards \$ au 1^{er} janvier 2014).

Facilités de crédit renouvelables

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ (« facilité de crédit renouvelable ») qui arrive à échéance en juin 2018 et porte intérêt au taux de base applicable (Libor dans le cas de retraits au comptant en dollars américains) majoré d'une marge. Cette facilité est disponible aux fins d'emprunt pour satisfaire aux besoins généraux de fonds de roulement de la Société, mais à l'exclusion de Transport. De plus, la Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie (« facilité de crédit renouvelable de Transport ») atteignant 500 millions € (544 millions \$), disponible pour Transport à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mars 2017 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit, à l'exclusion de la facilité de GCB, et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de 600 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 32 - Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (653 millions \$). La lettre de crédit de 600 millions \$ et les facilités renouvelables non garanties de 750 millions \$, dont dispose la Société à l'exclusion de Transport, exigent un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre de l'exercice 2015 (un niveau minimum de liquidités de 500 millions \$ pour les exercices 2014 et 2013). Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Ces modalités avaient toutes été respectées aux 31 décembre 2015 et 2014 et au 1^{er} janvier 2014.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

32. GESTION DU CAPITAL

La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société pour en évaluer la solvabilité. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité.

Les objectifs de la Société à l'égard de ses indicateurs globaux se présentent comme suit :

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

Indicateurs globaux – Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux ratios exigés en vertu des clauses restrictives bancaires. Le rapprochement de ces indicateurs globaux avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR du rapport de gestion de l'exercice 2015.

	2015	2014
RAII ajusté ⁽¹⁾	777 \$	1 262 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	503 \$	401 \$
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	1,5	3,1
Dette ajustée ⁽³⁾	9 289 \$	8 401 \$
RAIIA ajusté ⁽⁴⁾	1 278 \$	1 775 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	7,3	4,7

⁽¹⁾ Représente le RAIL avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple et les intérêts reçus d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés ajustés au besoin pour tenir compte du règlement des dérivés de couverture de juste valeur avant leur date d'échéance contractuelle.

⁽²⁾ Représente les intérêts versés d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés plus la charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail et l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

⁽³⁾ Représente la dette à long terme ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes, plus les obligations au titre des transactions de cession-bail et la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.

⁽⁴⁾ Représente le RAIL ajusté, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des contrats de location simple.

Outre les indicateurs globaux précités, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation courants, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 31 – Facilités de crédit, pour une description des clauses restrictives bancaires.

33. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de l'aéronautique relativement à la vente d'avions commerciaux.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative de gestion des investissements (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 14 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	59 \$	243 \$	371 \$
Instruments financiers dérivés	362 \$	514 \$	690 \$
Placements dans des titres	304 \$	295 \$	287 \$
Placements dans des structures de financement	169 \$	331 \$	305 \$

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques, des prêts et créances liées à des contrats de location – avions et de certains placements dans des structures de financement. Les débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement inférieure à une cote de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 38 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

La Société gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La Société utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, la Société surveille constamment les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate. La Société participe en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les transactions de cession-bail d'avions et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs.

Plusieurs mesures ont été prises en 2015 afin de réduire le risque lié au contexte commercial et le risque de liquidité. Au cours du dernier trimestre de 2015, la Société a attiré d'importants investissements stratégiques dans des activités principales. En octobre 2015, la Société a annoncé que le gouvernement du Québec fera un placement en titres de capitaux propres de 1,0 milliard \$ pour appuyer la mise en marché du programme d'avions *C Series*. La Société prévoit mettre en œuvre les ententes définitives au deuxième trimestre de 2016. Un mois plus tard, la Société a renforcé davantage ses liquidités lorsque nous avons conclu une entente définitive avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) visant un investissement de 1,5 milliard \$ en actions convertibles contre une participation de 30 % dans nos activités de transport sur rail. L'investissement a été conclu le 11 février 2016. Voir la Note 39 – Opération importante et la Note 40 – Événements postérieurs à la date de clôture, pour plus de détails sur ces opérations.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2015 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 473 \$	1 309	72	39	5	2	46	1 473
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	958 \$	143	174	109	569	145	63	1 203
Actifs		4 172	246	148	574	147	109	5 396
Fournisseurs et autres créditeurs	4 040 \$	4 042	32	4	—	—	13	4 091
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	837 \$	310	121	139	414	330	—	1 314
Dette à long terme								
Capital	8 979 \$	71	1 449	1 497	5 304	376	—	8 697
Intérêts		561	1 094	856	1 050	168	—	3 729
Passifs		4 984	2 696	2 496	6 768	874	13	17 831
Montant net		(812) \$	(2 450) \$	(2 348) \$	(6 194) \$	(727) \$	96 \$	(12 435) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme. En vertu des ententes respectives, la Société recevra des paiements incitatifs liés à la fiabilité des trains fabriqués. En raison des variations futures de l'indice pertinent et de la réévaluation quant à l'atteinte des cibles en matière de fiabilité, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier. Par ailleurs, la résiliation d'un contrat de service connexe en cas de défaut d'exécution par la Société abolirait son droit à tout paiement futur.

La Société, surtout dans le secteur Transport, a négocié des délais de règlement de 240 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs bénéficiant de ce plus long délai totalisaient 386 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 1,95 % au 31 décembre 2015.

Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2015 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	7 398 \$	249 \$	25 \$	— \$	— \$	— \$	274 \$
Dérivés sur taux d'intérêt	1 750	38	26	16	11	4	95
	9 148 \$	287 \$	51 \$	16 \$	11 \$	4 \$	369 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	11 792 \$	(621) \$	(96) \$	— \$	— \$	— \$	(717) \$
Montant net		(334) \$	(45) \$	16 \$	11 \$	4 \$	(348) \$

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de la Société sont gérés par les secteurs et couverts par une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder des limites préétablies. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Les secteurs d'activité aéronautiques ont adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2015 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Incidence sur le RAI						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/\$ US	€/£	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	40 \$	(3) \$	163 \$	3 \$	(36) \$	(66) \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2015 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/£	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	170 \$	68 \$	32 \$	54 \$	82 \$	16 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à un taux d'intérêt variable (voir la Note 27 – Dette à long terme). La Société est exposée parfois à des variations de taux d'intérêt dans le cadre de certains engagements de financement, lorsqu'un taux futur de financement a été garanti à un client. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, des placements dans des titres, des incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, aux 31 décembre 2015 et 2014, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 22 millions \$ au 31 décembre 2015 (37 millions \$ au 31 décembre 2014).

34. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2015 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	79 \$	— \$	— \$	79 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	362	—	362	—
Placements dans des titres	335 ⁽²⁾	42	293	—
Placements dans des structures de financement	151	—	—	151
	927 \$	42 \$	655 \$	230 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(1) \$	— \$	— \$	(1) \$
Incitatifs à la location	(135)	—	—	(135)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(702)	—	(702)	—
	(838) \$	— \$	(702) \$	(136) \$

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

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

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les exercices 2015 et 2014 :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	388 \$	135 \$	— \$	(142) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	20	32	—	(19)
Émissions	3	—	(18)	(38)
Règlements	(148)	(2)	—	27
Solde au 31 décembre 2014	263	165	(18)	(172)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	(54)	(12)	—	12
Émissions	10	—	(23)	—
Règlements	(140)	(2)	40	25
Solde au 31 décembre 2015	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$

⁽¹⁾ Dont un montant de 11 millions \$ qui représente les gains réalisés au cours de l'exercice 2015 comptabilisés dans les revenus de financement (un montant de 2 millions \$ qui représente les pertes subies au cours de l'exercice 2014 comptabilisées dans les revenus de financement et autres charges).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 décembre 2015 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et C (B)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,81 % et 10,36 % (9,84 %)	Entre 1,91 % et 8,90 % (6,83 %)	s. o.

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 décembre 2015 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2015	Modification d'hypothèses		
		Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(76) \$	(2) \$	(2) \$	(3) \$
Placements dans des structures de financement	(25) \$	(3) \$	(10) \$	(10) \$
Incitatifs à la location	22 \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti sur une base non récurrente et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2015 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	1 473 \$	— \$	1 473 \$	— \$
Autres actifs financiers				
Placements dans des structures de financement	46	—	—	46
Autres	340	—	—	340
	1 859 \$	— \$	1 473 \$	386 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 039) \$	— \$	(4 039) \$	— \$
Dette à long terme	(6 767)	—	(6 767)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(300)	—	—	(300)
Autres	(289)	—	—	(289)
	(11 395) \$	— \$	(10 806) \$	(589) \$

35. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées, surtout dans Transport.

La quote-part globale du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Coentreprises	30 \$	72 \$
Entreprises associées	119	17
Résultat net	149 \$	89 \$

La société a donné en nantissement des actions dans des entreprises associées d'une valeur comptable de 18 millions \$ au 31 décembre 2015 (18 millions \$ au 31 décembre 2014 et 12 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

36. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

Coentreprises et entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la tranche de ces opérations attribuable aux participations des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices :

	2015		2014	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	100 \$	46 \$	128 \$	— \$
Achats de produits et services, et autres charges	129 \$	— \$	109 \$	6 \$

Le tableau qui suit présente les soldes de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	31 \$	8 \$	39 \$	5 \$	62 \$	1 \$
Créditeurs	3 \$	2 \$	6 \$	6 \$	14 \$	10 \$

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents et chefs de l'exploitation des secteurs d'activité aéronautiques et de Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc. se présentaient comme suit pour les exercices :

	2015	2014
Avantages fondés sur des actions	19 \$	11 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	12	11
Avantages de retraite	4	4
Prestations de cessation d'emploi et autres avantages à long terme	11	1
	46 \$	27 \$

37. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2015		31 décembre 2014		1 ^{er} janvier 2014	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	6 612 \$	4 102 \$	7 380 \$	4 796 \$	7 965 \$	5 452 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent à une date convenue. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 1,7 milliard \$, dont une tranche de 354 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2015 (respectivement 1,8 milliard \$ et 295 millions \$ au 31 décembre 2014 et respectivement 1,8 milliard \$ et 291 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 38 – Engagements et éventualités.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

38. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 37 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	1 669 \$	1 749 \$	1 828 \$
Crédit (a)	1 248	1 275	1 297
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(598)	(628)	(639)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 319 \$	2 396 \$	2 486 \$
Engagements de reprise (b)	1 818 \$	2 696 \$	3 416 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	192 \$	204 \$	472 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution (e)	— \$	38 \$	43 \$

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

⁽²⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la section f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles, ce qui réduit le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 670 millions \$ au 31 décembre 2015 (456 millions \$ au 31 décembre 2014 et 463 millions \$ au 1^{er} janvier 2014) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 135 millions \$ au 31 décembre 2015 (172 millions \$ au 31 décembre 2014 et 142 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2027. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 71 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2015 (71 % au 31 décembre 2014 et 70 % au 1^{er} janvier 2014).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie.

Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Moins de un an	90 \$	56 \$	64 \$
De un an à cinq ans	991	777	860
De cinq à dix ans	580	880	872
De dix à quinze ans	8	36	32
	1 669 \$	1 749 \$	1 828 \$

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Moins de un an	271 \$	687 \$	1 452 \$
De un an à trois ans	204	627	355
Par la suite	1 343	1 382	1 609
	1 818 \$	2 696 \$	3 416 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Moins de un an	173 \$	195 \$	378 \$
De un an à trois ans	19	9	94
	192 \$	204 \$	472 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2015 (48 millions \$ au 31 décembre 2014 et au 1^{er} janvier 2014). Cette garantie vient à échéance en 2025.

e) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par Transport, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait néant au 31 décembre 2015 (38 millions \$ au 31 décembre 2014 et 43 millions \$ au 1^{er} janvier 2014), en

supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

f) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Contrats de location simple

La Société loue des bâtiments et du matériel et prend en charge des contrats de location simple d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements de loyers minimums futurs, surtout liés aux bâtiments et au matériel, en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
À moins de un an	146 \$	165 \$	161 \$
Entre un an et cinq ans	346	438	413
Plus de cinq ans	346	512	504
	838 \$	1 115 \$	1 078 \$

La charge de loyer s'est établie à 181 millions \$ pour l'exercice 2015 (175 millions \$ pour l'exercice 2014).

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit aux :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
À moins de un an	6 485 \$	7 061 \$	8 026 \$
Entre un an et cinq ans	3 925	4 141	3 667
Plus de cinq ans	56	233	207
	10 466 \$	11 435 \$	11 900 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent les engagements de capitaux pour l'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 176 millions \$ et 489 millions \$ au 31 décembre 2015 (196 millions \$ et 432 millions \$ au 31 décembre 2014 et 331 millions \$ et 435 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 2015, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Poursuite intentée par S-Bahn

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

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brazil »), filiale en propriété exclusive de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. 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 vue signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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

39. OPÉRATION IMPORTANTE

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec

En octobre 2015, la Société a conclu un protocole d'entente prévoyant un investissement de 1,0 milliard \$ en titres de capitaux propres avec le Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (le gouvernement du Québec), par l'intermédiaire d'Investissement Québec, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée sera détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., elle poursuivra les activités liées au programme d'avions *C Series*. Par suite de l'investissement, la société en commandite nouvellement constituée sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement demeure conditionnel à la conclusion d'ententes définitives, à l'obtention du consentement de tiers, à la réalisation d'une restructuration interne préalable à la clôture, à l'obtention des approbations réglementaires requises et au respect d'autres conditions préalables habituelles.

Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*.

L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B à droits de vote limités du capital de Bombardier Inc. à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN, calculé selon le taux de change en vigueur à la date de signature des ententes définitives. La durée

des bons de souscription est de cinq ans à compter de la date d'émission et ceux-ci ne seront pas inscrits à la cote de la Bourse de Toronto.

La signature des ententes définitives, le décaissement de l'investissement et l'émission des bons de souscription devraient avoir lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture.

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

La participation que détient le gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable dans certaines circonstances, au gré de la Société.

40. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Caisse de dépôt et placement du Québec

En novembre 2015, la Société a conclu une entente définitive avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) visant un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco). L'investissement a été conclu le 11 février 2016. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

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

Dispositions principales de l'investissement

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

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

Mesures incitatives liées à la performance

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

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

À l'inverse, si Bombardier Transport n'atteint pas la cible prévue dans son plan d'affaires, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, augmentera de 2,5 % par année, jusqu'à concurrence

de 42,5 % sur une période de cinq ans. Dans un tel cas, le rendement minimum des actions convertibles augmentera aussi, passant de 9,5 % jusqu'à concurrence de 12 %.

Droits des actionnaires et sortie

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

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

En tout temps, à compter du cinquième anniversaire de la clôture de l'investissement, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions, et de recevoir le plus élevé de la valeur de ses actions après conversion, ou de la valeur fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, selon le cas.

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

Autres détails de la transaction

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

Bons de souscription

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

La 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 à droits de vote limités devant être émises conformément aux modalités régissant les bons de souscription à la Bourse de Toronto. L'inscription sera accordée si Bombardier se conforme à toutes les exigences relatives à l'inscription à la cote de la TSX. Les bons de souscription ne sont pas et ne seront pas inscrits à la cote de la TSX, et sont visés par des dispositions d'ajustement usuelles sur le marché, notamment dans l'éventualité de changements au sein de l'entreprise, de fractionnement d'actions, de dividendes autres qu'en espèces, de distribution de droits, d'options ou de bons de souscription à tous les actionnaires ou à la presque-totalité d'entre eux, ou de consolidations.

L'approbation des porteurs de titres a été exigée en vertu des règles de la TSX, et conformément à l'article 607(f) (i) du Guide à l'intention des sociétés de la TSX, en raison du fait que les bons de souscription ont été émis après les 45 jours suivant la date à laquelle le prix d'exercice a été fixé. Cette approbation a été obtenue, comme convenu avec la TSX, par voie de consentement des actionnaires détenant plus de 50 % des droits de vote rattachés à la totalité des actions émises et en circulation de Bombardier.

Regroupement d'actions

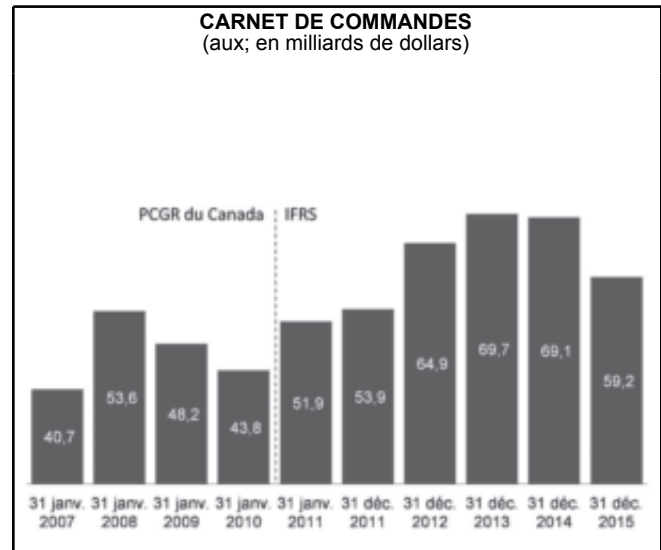
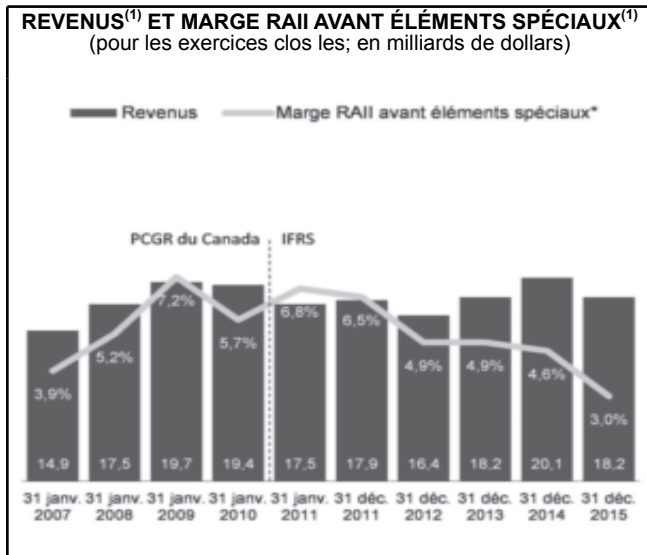
Après la fin de l'exercice, nous avons annoncé un plan visant à présenter une proposition aux actionnaires de la Société aux fins du regroupement (également connu sous le nom de « fractionnement inversé d'actions ») des actions classe A (droits de vote multiples) (actions classe A), émises et non émises, et des actions classe B (droits de vote limités) (actions classe B à droits de vote limités), émises et non émises, à l'assemblée annuelle extraordinaire prévue au printemps de 2016 (le regroupement des actions). Le ratio de regroupement sera déterminé par le conseil d'administration dans une fourchette de ratios, sous réserve de l'approbation des actionnaires, et ce ratio devrait donner lieu, à cette date, à un cours de l'action initial postregroupement qui se situera entre 10 \$ et 20 \$ CAN par action classe A ou par action classe B à droits de vote limités. En présumant l'obtention de l'approbation des actionnaires et de la Bourse de Toronto, le regroupement d'actions, le cas échéant, sera réalisé à la date jugée appropriée par le conseil d'administration.

Restructuration

Après la clôture de l'exercice, la Société a décidé de prendre des mesures afin d'optimiser ses effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. La Société prévoit réduire ses effectifs d'environ 7 000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017, tandis qu'elle poursuit la mise en œuvre de son plan de transformation. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs sera en partie compensée par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Ces ajustements permettront à la Société de réorganiser ses effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et d'accroître notre compétitivité. Les réductions d'effectifs totales visent environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits. Des charges de restructuration représentant essentiellement des indemnités de départ d'environ 250 millions \$ à 300 millions \$ seront comptabilisées à titre d'éléments spéciaux principalement en 2016.

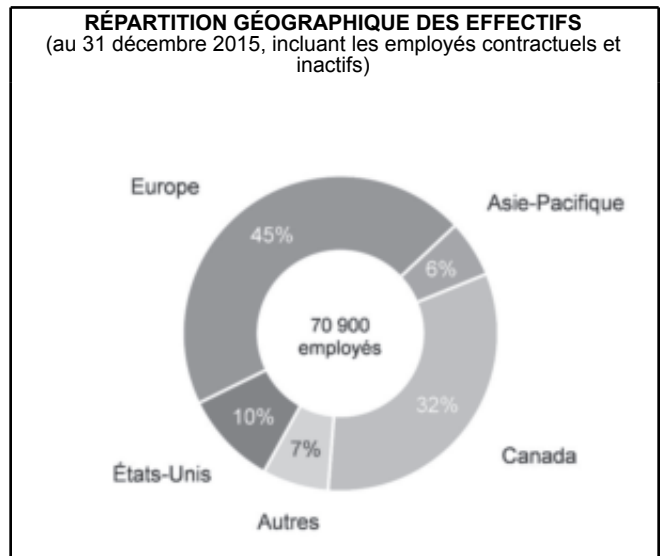
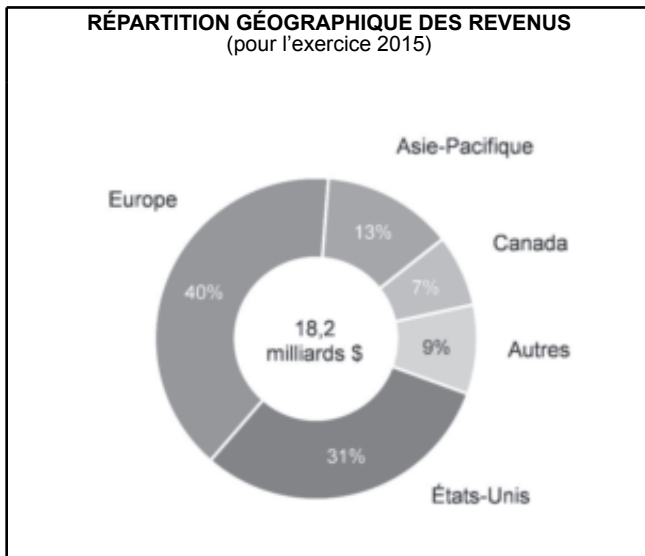
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Notre performance en bref



⁽¹⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de Bombardier Aéronautique et 12 mois de résultats de Transport.

* Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans le rapport de gestion pour la définition de cet indicateur et le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.



INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et classe B droits de vote limités	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2016

Premier rapport trimestriel	28 avril 2016
Deuxième rapport trimestriel	5 août 2016
Troisième rapport trimestriel	10 novembre 2016
Rapport financier, exercice 2016	9 février 2017

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2015-12-31	2016-01-15	2016-06-30	2016-07-15
2016-01-29	2016-02-15	2016-07-29	2016-08-15
2016-02-29	2016-03-15	2016-08-31	2016-09-15
2016-03-31	2016-04-15	2016-09-30	2016-10-15
2016-04-29	2016-05-15	2016-10-31	2016-11-15
2016-05-31	2016-06-15	2016-11-30	2016-12-15

Série 3

Date d'inscription	Date de versement
2016-01-15	2016-01-31
2016-04-15	2016-04-30
2016-07-15	2016-07-31
2016-10-14	2016-10-31

Série 4

Date d'inscription	Date de versement
2016-01-15	2016-01-31
2016-04-15	2016-04-30
2016-07-15	2016-07-31
2016-10-14	2016-10-31

Veillez noter que, sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la Loi sur les impôts du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

Notre conseil d'administration

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION⁽¹⁾

Pierre Beaudoin	Président exécutif du conseil d'administration de Bombardier
Laurent Beaudoin	Président émérite du conseil
Alain Bellemare	Président et chef de la direction de Bombardier
Joanne Bissonnette	Administratrice de sociétés
J. R. André Bombardier	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Martha Finn Brooks	Administratrice de sociétés
L. Denis Desautels	Administrateur de sociétés
Jean-Louis Fontaine	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Sheila Fraser	Administratrice de sociétés
Daniel Johnson	Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l., (cabinet d'avocats)
Jean C. Monty	Administrateur de sociétés
Vikram Pandit	Président du conseil d'administration, Groupe TGG (société de portefeuille d'entreprises de services-conseils et autres)
Patrick Pichette	Conseiller auprès de Google Inc. (services et produits liés à Internet)
Carlos E. Represas	Administrateur de sociétés

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comités du conseil	Représentation au sein du conseil ⁽¹⁾	Responsabilités
Comité d'audit	Sheila Fraser (présidente) L. Denis Desautels Daniel Johnson Jean C. Monty Patrick Pichette	<ul style="list-style-type: none"> • Aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes. • Favoriser le maintien d'une bonne communication entre les administrateurs et les auditeurs indépendants de Bombardier, Ernst & Young. • Favoriser le maintien de l'indépendance d'Ernst & Young. • Maintenir la crédibilité et l'objectivité de nos rapports financiers. • Étudier et évaluer tout risque important.
Comité des finances et de gestion des risques	L. Denis Desautels (président) Martha Finn Brooks Daniel Johnson Vikram Pandit Carlos E. Represas	<ul style="list-style-type: none"> • Examiner les risques importants de nature financière auxquels Bombardier est exposée et les mesures que la direction prend pour surveiller, contrôler et gérer ces risques. • Examiner le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles mis en place pour gérer ces risques. • Examiner et surveiller les projets ou opérations importants ou inhabituels liés aux activités courantes, aux occasions d'affaires, aux fusions, aux acquisitions, aux désinvestissements, aux ventes ou achats importants d'actifs et aux investissements en actions. • Passer en revue diverses questions ou activités touchant la situation financière de Bombardier.
Comité de la gouvernance et des nominations	Carlos E. Represas (président) Daniel Johnson Vikram Pandit Patrick Pichette ⁽²⁾	<ul style="list-style-type: none"> • Surveiller les critères de sélection et les qualifications des candidats au poste d'administrateur. • Surveiller la composition et la performance du conseil et de ses comités. • Surveiller la rémunération des administrateurs.
Comité des ressources humaines et de la rémunération	Jean C. Monty (président) Martha Finn Brooks Patrick Pichette Carlos E. Represas	<ul style="list-style-type: none"> • Superviser la planification de la relève du président et chef de la direction et d'un certain nombre d'autres postes de haute direction. • Évaluer la performance du président et chef de la direction. • Examiner et approuver la politique de rémunération globale des membres de la haute direction qui comprend, entre autres éléments, le salaire de base, les incitatifs à court et à long terme et les régimes de retraite et les avantages sociaux et avantages accessoires.

⁽¹⁾ Pour des renseignements supplémentaires sur notre conseil d'administration, consultez notre site Web à l'adresse bombardier.com.

⁽²⁾ Patrick Pichette a été nommé au Comité de la gouvernance et des nominations le 7 mai 2015, après le départ à la retraite de Heinrich Weiss.

ACTIONNAIRES

Si vous souhaitez obtenir un exemplaire de ce rapport financier ou d'autres documents de l'entreprise, nous vous encourageons à les télécharger à partir de notre site Web à l'adresse bombardier.com, permettant un accès pratique, rapide et écologique. Vous pouvez toutefois commander des versions papier sur notre site Web ou en faire la requête à l'adresse suivante :

Bombardier Inc. Affaires publiques

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390
Télééc. : +1 514 861 2420

INVESTISSEURS

Bombardier Inc.
Relations avec les investisseurs
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13273
Télééc. : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com

ENVOIS MULTIPLES

Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à l'un des numéros suivants :

+1 514 982 7555 ou
+1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com

RENSEIGNEMENTS EN LIGNE

Pour des renseignements supplémentaires, nous vous invitons à visiter nos sites Web à :
bombardier.com
et
ri.bombardier.com

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

Services aux investisseurs Computershare inc.

100, avenue University, 8e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1
ou
1500, boul. Robert-Bourassa, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8
Tél. : +1 514 982 7555 ou
+1 800 564 6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télééc. : +1 416 263 9394 ou
+1 888 453 0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

AUDITEURS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1X9

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 28 avril 2016, à 10 h 00, à l'adresse suivante :

Centre des sciences de Montréal
Salle Perspective 235°
2, rue de la Commune Ouest
Montréal, Québec, Canada H2Y 4B2

L'assemblée annuelle sera diffusée en direct sur notre site Web à l'adresse bombardier.com.

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

- le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives de nos secteurs aéronautiques isolables;⁽²⁾
- la réalisation des appels d'offres à venir et la capacité de notre secteur isolable Transport à les remporter;
- la part accrue de contrats à marge plus élevée et à risque plus faible dans le carnet de commandes, ainsi que la distribution équilibrée des commandes dans tous les segments et toutes les régions;
- la stabilité du contexte concurrentiel et économique mondial, et le maintien des tendances favorables⁽²⁾ qui ont une incidence sur notre secteur Transport;
- la capacité de nos investissements dans de nouveaux produits et dans de nouveaux programmes d'avions de stimuler la croissance des revenus, le programme d'avions *C Series* étant le principal facteur de croissance des revenus de notre secteur isolable Avions commerciaux, et le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* étant le principal facteur de croissance des revenus de notre secteur isolable Avions d'affaires;
- un volume accru de livraisons d'avions et une augmentation des prix;
- une proportion plus élevée de revenus de services;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives de transformation principales, particulièrement celles touchant les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement, et les efficacités durables qui en découleront;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus des programmes d'avions *C Series* et *Global 7000* et *Global 8000*;
- l'accélération de la cadence de production des programmes d'avions *C Series* et *Global 7000* et *Global 8000*, dont des améliorations découlant de la courbe d'apprentissage;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser les initiatives visant l'amélioration de modèles d'affaires;
- la diminution prévue des dépenses de développement de produits au cours des prochaines années, qui devraient s'établir à des niveaux plus stables à la fin de notre plan quinquennal, conformément à la période d'amortissement;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de nos produits;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues;
- la stabilité des taux de change;

- le respect de toutes les conditions pour que se concrétise l'investissement annoncé dans le programme d'avions *C Series* par le gouvernement du Québec, y compris la conclusion d'ententes définitives, l'obtention des consentements de tiers, la réalisation d'une restructuration interne préalable à la clôture et l'obtention des approbations réglementaires requises;
- le caractère suffisant de nos liquidités pro forma requises pour mettre en œuvre notre plan au cours de la période prévue;
- la capacité de repérer et de conclure d'autres partenariats de partage des risques; et
- le désendettement graduel de notre bilan vers la fin de notre plan quinquennal, dans le contexte de l'amélioration de la performance opérationnelle et de la croissance des résultats, de la conversion de nos résultats en liquidités et du déploiement rigoureux de notre capital.

(1) Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire, ainsi qu'à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable.

(2) Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique de chaque secteur isolable.

Les programmes de la gamme d'avions *C Series*, les avions *Global 7000* et *Global 8000*, et l'avion *Challenger 650* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte. Le 15 janvier 2015, la Société a annoncé une pause dans le programme *Learjet 85*.

ALP, AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, C Series, CS100, CS300, EBI, ELECTROSTAR, FlexCare, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, L'évolution de la mobilité, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, PRIMOVE, Q400, REGINA, Smart Parts, Smart Parts Plus, Smart Parts Maintenance Plus, Smart Parts Preferred, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, XR et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30% de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, permet l'économie de:



68

arbres matures, équivalant à la superficie de 5 terrains de tennis



3046 kg

de déchets, équivalant à 62 poubelles



27 891 kg

de CO₂, équivalant aux émissions de 9 voitures par année



248 438 litres

d'eau, équivalant à la consommation d'eau d'une personne pendant 710 jours

Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



Entièrement recyclable – le choix responsable

FSC® n'est pas responsable des calculs de ressources économisées en utilisant ce papier.

Imprimé au Canada | SBN: 978-2-923797-34-2
Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
Tous droits réservés.
© 2016 Bombardier Inc. ou ses filiales.

BOMBARDIER.COM



BOMBARDIER
l'évolution de la mobilité