

BOMBARDIER

TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et période de neuf mois clos le 30 septembre 2018

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	5
FAITS SAILLANTS	5
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2018	7
PRÉVISIONS POUR 2019 ET OBJECTIFS POUR 2020	8
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	10
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	15
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	16
STRUCTURE DU CAPITAL	20
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	22
AVIONS D'AFFAIRES	26
AVIONS COMMERCIAUX	33
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	42
TRANSPORT	45
AUTRES	53
ARRANGEMENTS HORS BILAN	53
RISQUES ET INCERTITUDES	53
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	54
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	57
TAUX DE CHANGE	57
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	58
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	59
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	60
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	68

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions à propos de divers indicateurs financiers et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, 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; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles, nos besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d'améliorations visant la productivité et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; l'expansion continue prévue des activités de services après-vente pour les avions; les objectifs et les cibles financières sous-jacents à notre plan de transformation ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en œuvre, notamment la transition de l'entreprise vers la génération de liquidités; les attentes et le calendrier concernant le rachat en temps opportun de l'investissement de la Caisse dans BT Holdco; les intentions à l'égard du programme *CRJ*; le financement et les liquidités de la Société en commandite Avions C Series (SCACS); l'incidence et les avantages escomptés de la transaction avec Airbus sur nos activités, notre infrastructure, nos capacités, notre développement, notre croissance et autres occasions et perspectives, notre présence et notre dimension géographiques, la valeur de nos actifs et de nos programmes, notre empreinte, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de cette transaction sur notre bilan et notre situation financière. En ce qui concerne les actions stratégiques et la vente proposée du programme d'avions *Q Series* et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires dont il est question dans les présentes, le présent rapport de gestion comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit prévu en découler et à l'utilisation de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit en retirer; et au fait que la clôture de ces transactions sera conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport relativement à la transaction avec Airbus comprennent les hypothèses importantes suivantes : l'exactitude de nos analyses et de notre bilan de rentabilité, y compris les estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue du programme et par la suite; l'amélioration graduelle du prix des avions, des coûts unitaires et des livraisons au cours de la phase d'accélération; les hypothèses à l'égard de la solidité et de la qualité de la portée, de la présence, des ventes, de la commercialisation et des réseaux de soutien d'Airbus, de sa chaîne d'approvisionnement et de son expertise opérationnelle ainsi que de ses relations avec les clients; le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à la transaction et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes ou d'autres problèmes connexes; la réalisation des avantages et des synergies prévues de la transaction selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement de SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles. Les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs présentés dans le présent rapport de gestion à l'égard des actions stratégiques et de la vente proposée du programme d'avions *Q Series* et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de ces actions stratégiques et transactions selon l'échéancier prévu, y compris l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, notamment en ce qui a trait aux prévisions pour 2018, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire et de chaque secteur isolable présenté dans notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2017. Pour de plus amples renseignements sur les hypothèses sous-jacentes aux

énoncés prospectifs portant sur les prévisions pour 2019, se reporter aux hypothèses quant aux prévisions pour 2019 figurant dans le présent rapport de gestion.

En ce qui a trait spécifiquement à la transaction avec Airbus, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : la fiabilité de nos analyses et de notre bilan de rentabilité, y compris les estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue du programme et par la suite; tout événement, tout changement ou toute autre circonstance nouvelle pouvant avoir une incidence défavorable sur la portée, la présence, les ventes, la commercialisation ou les réseaux de soutien d'Airbus, sa chaîne d'approvisionnement, ses activités ou ses relations avec les clients; le défaut de l'une des parties de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'accord relatif à la transaction et aux accords commerciaux futurs et/ou des inefficacités importantes ou d'autres problèmes connexes; la non-réalisation des avantages ou des synergies prévus de la transaction ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu; les risques associés à notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère inadéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et la fiabilité de notre évaluation des facteurs de croissance et des tendances sectorielles anticipés. Parmi les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou catastrophes naturelles), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie, notre plan de transformation, nos améliorations visant la productivité et nos initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt; et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2017. En ce qui concerne spécifiquement les actions stratégiques et la vente proposée du programme d'avions *Q Series* et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires dont il est question dans les présentes, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou d'autres approbations ou le retard dans la réception de celles-ci ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation de pareilles actions stratégiques et transactions ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien pareilles actions stratégiques et transactions, et le fait que Bombardier n'ait pas accès aux fonds ou avantages connexes selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu et les économies découlant de pareilles actions stratégiques et transactions, selon le cas, pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Par conséquent, rien ne garantit que les actions stratégiques proposées ou que la vente proposée du programme d'avions *Q Series* et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires se réaliseront ni que les avantages prévus se réaliseront en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront tout court. En outre, rien ne garantit que les avantages que l'on prévoit tirer des améliorations visant la productivité et des initiatives de restructuration dont il est question dans les présentes se réaliseront en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront tout court ou que le rachat de BT Holdco sera réalisé, ou la forme et l'échéancier selon lesquels il le serait.

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

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	Écart
Revenus	3 643 \$	3 839 \$	(5) %
RAII	267 \$	133 \$	101 %
Marge RAI	7,3 %	3,5 %	380 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	271 \$	183 \$	48 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	7,4 %	4,8 %	260 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	333 \$	254 \$	31 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,1 %	6,6 %	250 pdb
Résultat net	149 \$	(100) \$	ins
RPA dilué (en dollars)	0,04 \$	(0,04) \$	0,08 \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	167 \$	(11) \$	ins
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,04 \$	0,00 \$	0,04 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	229 \$	287 \$	(20) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(141) \$	(208) \$	32 %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	(370) \$	(495) \$	25 %
Aux	30 septembre 2018	31 décembre 2017	Écart
Sources de financement disponibles à court terme ⁽³⁾⁽⁴⁾	3 560 \$	4 225 \$	(16) %

Principaux faits saillants et événements

- **Réalisation de solides progrès dans l'exécution de notre plan de redressement**
 - Transport, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie sont à l'origine de la croissance en interne des revenus de 3 % par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent, tandis que le retrait des résultats du programme *C Series* du périmètre de consolidation a entraîné une diminution des revenus présentés.
 - Les revenus pour l'exercice devraient se fixer à environ 16,5 milliards \$, soit l'extrémité inférieure de la fourchette de la prévision.⁽⁵⁾
 - La rentabilité a été particulièrement solide, et nous avons réalisé notre meilleure performance trimestrielle depuis des années.
 - Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ a augmenté de 48 %, pour s'établir à 271 millions \$.
 - Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ devrait atteindre l'extrémité supérieure de la fourchette de la prévision, soit environ de 1,0 milliard \$.⁽⁵⁾
 - Les flux de trésorerie disponibles se sont améliorés de 25 % par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent, pour s'établir à 370 millions \$.
 - Nos activités aéronautiques ont franchi tous les jalons, tandis que Transport a dû composer avec un fonds de roulement plus élevé que prévu.
 - La prévision de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ neutres, plus ou moins 150 millions \$, pour l'exercice complet a été ajustée et comprend maintenant le produit net d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview.⁽⁵⁾
 - L'avion *Global 7500* a reçu sa certification de Transports Canada le 27 septembre 2018 puis la certification de type de la FAA le 7 novembre 2018, ouvrant la voie à la mise en service de l'avion en décembre 2018.
 - Le partenariat *C Series* formé d'Airbus, de Bombardier et d'Investissement Québec est devenu pleinement opérationnel le 1^{er} juillet 2018, regroupant deux gammes de produits complémentaires et l'avantage de la portée mondiale d'Airbus, qui apporte une valeur importante aux avions *C Series*.

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

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

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

⁽⁴⁾ La trésorerie et les équivalents de trésorerie au 31 décembre 2017 comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux ainsi qu'à la Note 11 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.

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

- **Redéfinition du portefeuille pour positionner la Société de façon proactive pour l'avenir**
 - Nous nous concentrons sur les secteurs de croissance : Transport, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie.
 - Le 7 novembre 2018, nous avons conclu des ententes définitives visant la vente d'actifs non stratégiques, soit le programme d'avions *Q Series* et les activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires. Compte tenu de la monétisation des redevances du fournisseur de services de formation, le produit net total devrait s'établir à environ 900 millions \$. La clôture des transactions de vente devrait avoir lieu d'ici le deuxième semestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.⁽¹⁾
 - Les actifs du programme d'avions *Q Series*, y compris les activités et les actifs de services après-vente, ont été vendus à Longview Aircraft Company of Canada Limited, une filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp. pour un produit brut d'environ 300 millions \$. Le produit net de cette transaction devrait s'élever à environ 250 millions \$, déduction faite des frais, des passifs et des ajustements de clôture habituels.
 - Les activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires ont été vendues à CAE, un partenaire de longue date de Bombardier en matière de formation. Parallèlement, CAE procédera au versement anticipé de toutes les redevances en vertu d'une entente prolongée de fournisseurs de services de formation autorisés. La valeur totale combinée de ces transactions est d'environ 800 millions \$, y compris un montant de 645 millions \$ tiré de la vente des activités de formation. Déduction faite des frais, des passifs et des ajustements de clôture habituels, le produit net de ces deux transactions devrait s'établir à environ 650 millions \$.
- **Accroissement de la performance financière en rationalisant et en simplifiant l'entreprise :**
 - Nous avons mis en œuvre un nouveau programme de restructuration majeur pour accroître la productivité.
 - Le cycle d'investissements massifs dans les secteurs aéronautiques étant terminé, nous rajustons la taille de notre équipe centrale de génie aéronautique, pour réaliser la réduction prévue des dépenses d'investissement en 2019 et 2020.
 - Nous redéployons également les membres clés de l'équipe d'ingénierie dans nos secteurs Avions d'affaires, Transport et Aérostructures et Services d'ingénierie afin de disposer de toutes les capacités nécessaires pour continuer d'être les chefs de file de l'innovation dans nos secteurs.
 - Parallèlement, nous lançons une nouvelle initiative à l'échelle de l'entreprise pour accroître la productivité.⁽¹⁾
 - Ce programme entraînera une réduction d'environ 5000 postes à l'échelle de l'entreprise au cours des 12 à 18 prochains mois, et donnera lieu à des économies annualisées estimées à 250 millions \$ lorsque la réduction aura été totalement réalisée, ce qui devrait se concrétiser d'ici 2021.⁽¹⁾
 - La Société prévoit comptabiliser une charge de restructuration d'environ 250 millions \$ en 2019 qui sera présentée dans les éléments spéciaux.⁽¹⁾
- **Progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs pour 2020 et présentation des prévisions pour 2019⁽¹⁾**
 - Nous visons une augmentation d'environ 10 % des revenus pour 2019, pour atteindre ou dépasser les 18 milliards \$.
 - Nous visons une amélioration plus rapide de la rentabilité, ce qui permettra d'augmenter les marges.
 - Augmentation d'environ 30 % du RAIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾ qui se situera dans une fourchette de 1,65 milliard \$ à 1,8 milliard \$; et
 - Augmentation d'environ 20 % du RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ qui se situera dans une fourchette de 1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$.
 - Nous ferons la transition vers la génération de liquidités en 2019, déduction faite des éléments ponctuels:
 - Nous visons à maintenir les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ neutres, plus ou moins 250 millions \$.
 - Nous visons à générer des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ normalisés se situant dans une fourchette de 250 millions \$ à 500 millions \$, déduction faite des investissements dans la restructuration et le fonds de roulement pour éventualités requis pour faire face aux fluctuations prévues au cours de cette phase intense de croissance.
 - Nous continuons d'être en voie d'atteindre nos objectifs financiers pour 2020, même en excluant les résultats du programme d'avion *Q400* et des activités de formation d'Avions d'affaires.

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

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

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2018

Le tableau qui suit présente les prévisions consolidées pour 2018 mises à jour pour refléter les progrès réalisés à ce jour. Les prévisions pour chaque secteur continuent d'être conformes au plan et demeurent inchangées.

		Prévisions les plus récentes ⁽¹⁾	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018	Mise à jour des prévisions pour 2018 ⁽²⁾
PRÉVISIONS CONSOLIDÉES	Revenus	16,5 milliards \$ à 17,0 milliards \$	11,9 milliards \$	~ 16,5 milliards \$
	RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	1,25 milliard \$ à 1,35 milliard \$	934 millions \$	Inchangé
	RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	900 millions \$ à 1,0 milliard \$	743 millions \$	~ 1,0 milliard \$
	Flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾	Neutres ± 150 millions \$ ⁽⁴⁾	Utilisation de 859 millions \$	Neutres ± 150 millions \$, y compris le produit net de ~ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview

PRÉVISIONS CONSOLIDÉES⁽²⁾

Selon la tendance, les revenus devraient s'établir à environ 16,5 milliards \$ pour l'exercice, soit l'extrémité inférieure de la fourchette de la prévision. En ce qui a trait aux résultats, compte tenu de la solide performance enregistrée depuis le début de l'exercice, le RAII avant éléments spéciaux⁽³⁾ devrait se situer à l'extrémité supérieure de la fourchette, soit environ 1 milliard \$, tandis que le RAIIA avant éléments spéciaux⁽³⁾ demeure inchangé. Les flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ neutres, plus ou moins 150 millions \$, pour l'exercice sont ajustés pour inclure le produit net d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview conclue plus tôt cette année. L'inclusion du produit de la vente dans la prévision de flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ contrebalance les besoins en trésorerie de Transport liés au solde plus élevé que prévu du fonds de roulement au deuxième semestre de l'exercice.

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2017 et à notre Rapport du deuxième trimestre clos le 30 juin 2018 pour plus de détails.

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

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

⁽⁴⁾ Compte non tenu du produit net d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview.

Hypothèses à la base des prévisions pour 2019

Les prévisions pour 2019⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondées sur les hypothèses importantes suivantes :

Tous les secteurs

- Les données financières tiennent compte de la comptabilisation des contrats de location selon l'IFRS 16 à compter du 1^{er} janvier 2019;
- l'exécution normale et la livraison des commandes fermes et des projets figurant dans le carnet de commandes;
- la capacité de comprendre les besoins des clients et d'offrir un portefeuille de produits et de services permettant de stimuler la demande sur le marché et d'obtenir des commandes stratégiques clés;
- la mise en œuvre et l'exécution soutenues des principales mesures prévues afin d'améliorer la conversion des revenus en bénéfices et en flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ accrus, grâce à l'amélioration des coûts d'approvisionnement, du contrôle des dépenses et de l'efficacité de la main-d'œuvre;
- l'atteinte des cibles du plan de transformation, en mettant en œuvre des restructurations et d'autres mesures visant la structure des coûts directs et indirects et en se concentrant sur la réduction durable des coûts et les améliorations opérationnelles, tout en réduisant l'utilisation du fonds de roulement;
- le fait de pouvoir tirer parti de la capacité de fabrication mondiale et de partager les pratiques exemplaires et la technologie à l'échelle des installations de production et de tirer parti d'emplacements géographiques à moindres coûts et d'économies émergentes;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues;
- la capacité de repérer et de conclure d'autres partenariats et initiatives de partage des risques;
- l'efficacité des mesures de déploiement rigoureuses du capital à l'égard des nouveaux programmes et produits afin de stimuler la croissance des revenus;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement des produits;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale;
- la stabilité des taux de change aux niveaux actuels;
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives, de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités bancaires et de renégocier les échéances à compter de 2020.

Secteurs aéronautiques

- La clôture des transactions de vente des actifs du programme d'avions *Q Series* et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires d'ici le deuxième semestre de 2019;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- la capacité d'accélérer la cadence de production et les livraisons de nouveaux programmes, et de respecter les dates de mises en service du programme d'avions *Global 7500* et *Global 5500*, *Global 6500* et *Global 8000*;
- le maintien de notre capacité de saisir et de remporter des campagnes et des projets d'après les prévisions du marché⁽³⁾, donnant lieu aux nouvelles commandes futures estimées;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, y compris les activités de services après-vente;
- la réduction des investissements et des dépenses de développement à des niveaux normalisés d'ici 2019-2020;
- la réalisation des avantages et des synergies prévues de l'opération avec Airbus selon l'échéancier prévu;
- notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie et le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet.

Transport

- notre capacité d'exécuter et de réaliser des initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- la conversion des revenus et l'achèvement progressif de nos contrats antérieurs;
- un niveau soutenu de dépenses du secteur public;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter d'après les prévisions du marché⁽⁴⁾, donnant lieu à de nouvelles commandes futures estimatives;
- la mise en œuvre et l'exécution réussies des stratégies de croissance, y compris l'application du concept de chaîne de valeur et la création d'écosystèmes, la spécialisation des sites et la création de centres d'excellence en ingénierie, et l'évolution de la composition des revenus générés par un plus grand nombre de contrats dans le secteur de la signalisation et des systèmes de même que dans le secteur de l'exploitation et de la maintenance.

Pour une analyse des facteurs de risque importants associés à l'information prospective, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique sur les énoncés prospectifs.

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

⁽³⁾ Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique des secteurs aéronautiques.

⁽⁴⁾ Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique du secteur Transport.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2019 ET OBJECTIFS POUR 2020

Compte tenu des nouvelles mesures stratégiques, nous présentons ci-après les prévisions préliminaires pour 2019 et réitérons nos objectifs pour 2020.⁽¹⁾

Prévisions pour 2019⁽¹⁾

PRÉVISIONS CONSOLIDÉES	Revenus	≥ 18,0 milliards \$
	RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	1,65 milliard \$ à 1,80 milliard \$
	RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$
	Flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	Neutres ± 250 millions \$

Les prévisions de revenus, de rentabilité et de flux de trésorerie pour 2019 reflètent la clôture des transactions de vente des activités de formation et du programme d'avion Q400 en date du 30 septembre 2019.

Nous visons une augmentation des revenus d'environ 10 % pour atteindre ou dépasser les 18 milliards \$ par suite de la mise en service de l'avion *Global 7500*, de l'accroissement continu des services après-vente pour les avions d'affaires et de l'apport prévu de Transport alors que ce secteur transforme son important carnet de commandes en livraisons.

Nous visons une amélioration plus rapide de la rentabilité et les marges devraient augmenter à l'échelle de la plupart des secteurs, les marges d'Avions d'affaires seront d'environ 7,5 %, ce qui reflète l'effet dilutif sur les premières unités en production de l'avion *Global 7500*. Nous visons des augmentations du RIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'environ 30 % et du RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'environ 20 %.

En ce qui a trait aux flux de trésorerie disponibles⁽²⁾, notre plan pour 2019 marque la transition de l'entreprise vers la génération de liquidités en raison des jalons franchis à ce jour. Sur une base normalisée, nous visons à générer des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ se situant dans une fourchette de 250 millions \$ à 500 millions \$, compte non tenu des éléments ponctuels de restructuration estimés à 250 millions \$ et du fonds de roulement pour éventualités de 250 millions \$ requis pour faire face aux fluctuations prévues au cours de cette phase intense de croissance. Nous visons à maintenir les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾, compte tenu de ces événements ponctuels en 2019, neutres, plus ou moins 250 millions \$.

Compte tenu des avantages qui seront générés en 2020 par une partie des initiatives de restructuration et de l'exclusion des résultats du programme d'avion Q400 et des activités de formation, nous continuons d'être en voie d'atteindre nos objectifs financiers pour 2020, y compris des revenus supérieurs à 20 milliards \$, un RIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾ dépassant les 2,25 milliards \$, un RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ de plus de 1,6 milliard \$ et des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ se situant entre 750 millions \$ et 1 milliard \$.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire, de même qu'aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

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

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	3 643 \$	3 839 \$	11 933 \$	11 588 \$
Coût des ventes	3 073	3 355	10 321	10 148
Marge brute	570	484	1 612	1 440
Charges de vente et d'administration	269	300	864	863
R et D	50	53	145	159
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(9)	(52)	(59)	(139)
Autres revenus	(11)	—	(81)	(29)
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	271	183	743	586
Éléments spéciaux	4	50	84	360
RAII	267	133	659	226
Charges de financement	147	181	465	522
Revenus de financement	(25)	(14)	(87)	(35)
RAI	145	(34)	281	(261)
Impôts sur le résultat	(4)	66	18	76
Résultat net	149 \$	(100) \$	263 \$	(337) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	111 \$	(83) \$	217 \$	(304) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	38 \$	(17) \$	46 \$	(33) \$
RPA (en dollars)				
De base	0,04 \$	(0,04) \$	0,09 \$	(0,15) \$
Dilué	0,04 \$	(0,04) \$	0,08 \$	(0,15) \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	7,4 %	4,8 %	6,2 %	5,1 %
RAII	7,3 %	3,5 %	5,5 %	2,0 %

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

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

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 retraité ⁽²⁾	2018	2017 retraité ⁽²⁾
RAIIA	329 \$	204 \$	858 \$	496 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	333 \$	254 \$	934 \$	818 \$
Résultat net ajusté	167 \$	(11) \$	289 \$	119 \$
RPA ajusté	0,04 \$	0,00 \$	0,09 \$	0,06 \$

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

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus				
Avions d'affaires	1 083 \$	1 074 \$	3 500 \$	3 485 \$
Avions commerciaux	256	515	1 335	1 666
Aérostructures et Services d'ingénierie	430	349	1 331	1 190
Transport	2 140	2 146	6 754	6 136
Siège social et élimination	(266)	(245)	(987)	(889)
	3 643 \$	3 839 \$	11 933 \$	11 588 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾				
Avions d'affaires	89 \$	90 \$	298 \$	299 \$
Avions commerciaux	(9)	(74)	(148)	(248)
Aérostructures et Services d'ingénierie	36	27	140	68
Transport	187	192	583	598
Siège social et élimination	(32)	(52)	(130)	(131)
	271 \$	183 \$	743 \$	586 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	9 \$	3 \$	13 \$	34 \$
Avions commerciaux	(13)	1	589	3
Aérostructures et Services d'ingénierie	1	(6)	(6)	(6)
Transport	3	52	45	284
Siège social et élimination	4	—	(557)	45
	4 \$	50 \$	84 \$	360 \$
RAII				
Avions d'affaires	80 \$	87 \$	285 \$	265 \$
Avions commerciaux	4	(75)	(737)	(251)
Aérostructures et Services d'ingénierie	35	33	146	74
Transport	184	140	538	314
Siège social et élimination	(36)	(52)	427	(176)
	267 \$	133 \$	659 \$	226 \$

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

⁽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 RAI figurent sous la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
		2018	2017	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard de la <i>C Series</i>	1	10 \$	— \$	609 \$	— \$
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	2	—	—	(561)	—
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle	3	(34)	—	(34)	—
Achat de rentes de retraite	4	22	—	32	—
Charges de restructuration	5	2	7	18	248
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	6	—	43	17	43
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts	7	4	—	4	45
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	8	—	—	(1)	(11)
Renégociation d'une entente commerciale	9	—	—	—	35
Litige fiscal	10	(4)	11	(4)	11
Incidences fiscales des éléments spéciaux	1	(1)	—	(71)	(9)
		(1) \$	61 \$	9 \$	362 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAI		4 \$	50 \$	84 \$	360 \$
Charges de financement – charge d'intérêts liée à un litige fiscal	10	(4)	11	(4)	11
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux		(1)	—	(71)	(9)
		(1) \$	61 \$	9 \$	362 \$

1. L'acquisition par Airbus de 50,01 % de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*, a entraîné une charge comptable avant impôts de 609 millions \$ (545 millions \$ après impôts) dont une tranche de 599 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 et une tranche de 10 millions \$, au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie. Après la clôture, les avions *C Series* ont été renommés A220 par Airbus. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus d'informations sur la transaction.
2. Lié à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).
3. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.

4. Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation des risques en cours, la Société a un projet de rachat de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat de rentes, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite applicables. Au troisième trimestre de 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3 000 retraités de régimes de retraite à prestations définies en Ontario pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 479 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 457 millions \$.
5. Représentent des indemnités de départ de respectivement 2 millions \$ et 14 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant. Représentaient des indemnités de départ de respectivement 7 millions \$ et 218 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.
6. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport (43 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017).
7. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 4 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2018 (au deuxième trimestre de 2017, la Société avait comptabilisé une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision sur contrats de 17 millions \$). *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.
8. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 1 million \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 (11 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017). La réduction des provisions est comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
9. Une provision a été constituée au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
10. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 122 millions \$ et 378 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, comparativement à 167 millions \$⁽¹⁾ et 487 millions \$⁽¹⁾ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

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

La baisse de 45 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (17 millions \$);
- une diminution de l'intérêt lié à une provision pour litige fiscal (15 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial;
- une baisse de la désactualisation des autres passifs financiers (7 millions \$);
- une baisse des commissions d'attente pour les facilités de crédit renouvelables et les facilités de lettres de crédit (5 millions \$); et
- une baisse de la désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (5 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (16 millions \$).

La baisse de 109 millions \$ pour la période de neuf mois s'explique principalement par :

- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (57 millions \$);
- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (47 millions \$);
- un profit net découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (22 millions \$); et
- une diminution de l'intérêt lié à une provision pour litige fiscal (15 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial.

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (48 millions \$).

Impôts sur le résultat

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 ont été de respectivement (2,8) % et 6,4 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Au cours du trimestre, le taux de recouvrement d'impôt est attribuable principalement à l'incidence positive de la comptabilisation nette de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et de différences temporaires et de la reprise de certaines provisions pour éventualités fiscales. Au cours de la période de neuf mois, la diminution du taux d'imposition effectif est attribuable à l'incidence positive des différences permanentes et à la reprise de certaines provisions pour éventualités fiscales, contrebalancées en partie par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 ont été de respectivement (194,1) %⁽¹⁾ et (29,1) %⁽¹⁾, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs négatifs pour le trimestre et la période de neuf mois étaient attribuables à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

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

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 647 millions \$ au cours de la période de neuf mois, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 225 millions \$. La diminution de 392 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une baisse de 4,2 milliards \$ des actifs détenus en vue de la vente en raison du retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation⁽¹⁾; et
- une diminution de 707 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

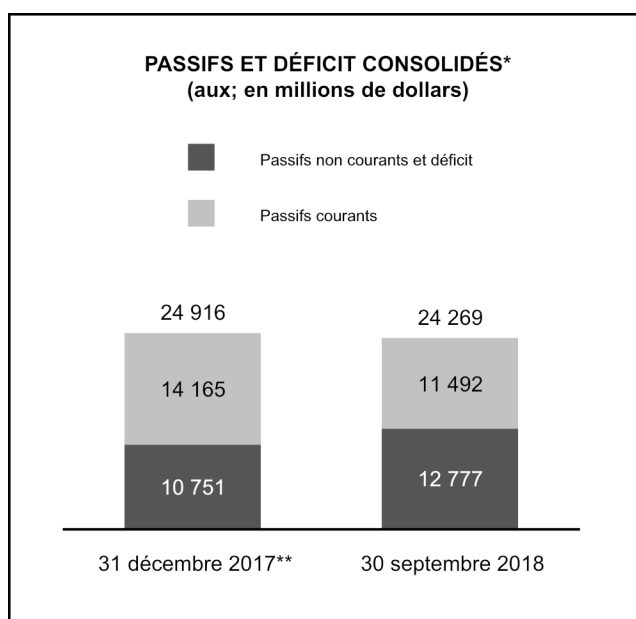
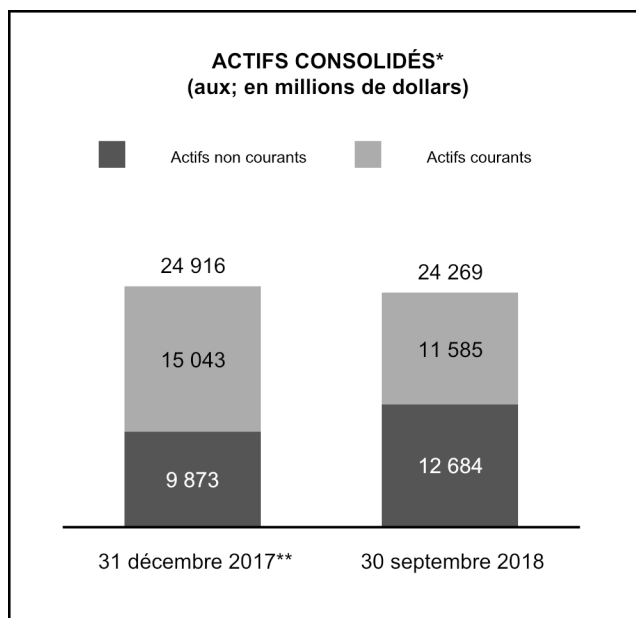
- une augmentation de 1,8 milliard \$ des placements dans des coentreprises et des entreprises associées attribuable principalement à l'utilisation de la méthode de la mise en équivalence pour le placement de la Société dans SCACS⁽¹⁾;
- une augmentation de 1,0 milliard \$ des stocks bruts, principalement dans Avions d'affaires, Aérostructures et Services d'ingénierie et Avions commerciaux;
- une augmentation de 621 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques, surtout dans Avions d'affaires. Se reporter au tableau Investissements dans le développement de produits de la section Avions d'affaires pour plus de détails;
- une augmentation de 449 millions \$ des créances clients et autres débiteurs; et
- une augmentation de 352 millions \$ des actifs sur contrat, principalement dans Transport.

Le total des passifs et du déficit a diminué de 647 millions \$ au cours de la période de neuf mois, et comprend notamment l'incidence des taux de change de 255 millions \$. La diminution de 392 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une baisse de 2,7 milliards \$ des passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente en raison du retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation⁽¹⁾; et
- une diminution de 456 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 923 millions \$ des capitaux propres attribuable principalement au total du résultat global de 680 millions \$, à l'émission d'actions classe B de 475 millions \$ et à l'émission de bons de souscription de 270 millions \$⁽¹⁾, le tout contrebalancé en partie par la variation de 391 millions \$⁽¹⁾ des participations ne donnant pas le contrôle;
- une augmentation de 816 millions \$ des passifs sur contrat essentiellement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux;
- une augmentation de 546 millions \$ des fournisseurs et autres créateurs, principalement dans Avions d'affaires; et
- une augmentation de 203 millions \$ des provisions, attribuable essentiellement à la cession de SCACS⁽¹⁾, contrebalancée en partie par l'utilisation des provisions au cours de la période.



* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 31 décembre 2017 comprennent des montants de respectivement 4,2 milliards \$ et 2,7 milliards \$ liés à SCACS, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente dans les états financiers consolidés. Le 1^{er} juillet 2018, Airbus SAS (Airbus), une filiale entièrement détenue par Airbus SE, a acquis le contrôle de SCACS. Étant donné que la Société n'a plus le contrôle de SCACS, la transaction a été comptabilisée comme une cession de SCACS. Par conséquent, le 1^{er} juillet 2018, tous les actifs et tous les passifs de SCACS ont été décomptabilisés de l'état de la situation financière consolidé de la Société. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 19 – Cession d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.

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

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 19 – Cession d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽²⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽²⁾
Résultat net	149 \$	(100) \$	263 \$	(337) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	62	69	188	225
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	2	11	45
Impôts sur le résultat différés	(50)	32	(73)	47
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(11)	—	(575)	(30)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	10	—	609	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(9)	(52)	(59)	(139)
Charge à base d'actions	20	14	67	32
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	30	27	49	30
Variation nette des soldes hors caisse	(342)	(200)	(1 172)	(579)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(141)	(208)	(692)	(706)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(229)	(287)	(167)	(952)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(370)	(495)	(859)	(1 658)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(178)	(127)	(568)	(432)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(192) \$	(368) \$	(291) \$	(1 226) \$

L'amélioration de 125 millions \$ des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre est attribuable :

- au résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie plus important (206 millions \$) attribuable essentiellement à la diminution des éléments spéciaux⁽³⁾ et à l'augmentation du RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾; et
- à une baisse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (58 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (142 millions \$) (voir l'explication ci-après).

L'amélioration de 799 millions \$ des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour la période de neuf mois est attribuable :

- à la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (785 millions \$) attribuable principalement au produit tiré de la vente de la propriété Downsview; et
- au résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie plus important (588 millions \$) attribuable essentiellement à la diminution des éléments spéciaux⁽³⁾ et à l'augmentation du RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾.

En partie contrebalancés par :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (593 millions \$) (voir l'explication ci-après).

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

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

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

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2018, les sorties de fonds de 342 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks principalement dans Avions d'affaires attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production;
- une diminution des autres passifs et provisions de Transport;
- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs essentiellement dans Aérostructures et Services d'ingénierie; et
- une diminution des passifs sur contrat de Transport après les livraisons, contrebalancée en partie par les avances sur les nouvelles commandes et les contrats existants.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat liés principalement à Avions d'affaires et à Avions commerciaux;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Avions d'affaires et à Transport; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2017, les sorties de fonds de 200 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons; et
- une augmentation des stocks de programmes aéronautiques principalement dans Aérostructures et Services d'ingénierie attribuable à l'accélération de la cadence de production des avions *C Series* et *Global 7500*.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat de Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs de Transport; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018, les sorties de fonds de 1172 millions \$ sont surtout attribuables à :

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

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat essentiellement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Avions d'affaires, Transport et Aérostructures et Services d'ingénierie.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, les sorties de fonds de 579 millions \$ sont surtout attribuables à :

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

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Transport;
- une augmentation des passifs sur contrat de Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Solde au début de la période	2 974 \$ ⁽¹⁾	2 217 \$	3 057 \$ ⁽¹⁾	3 384 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	(370)	(495)	(859)	(1 658)
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCACS du périmètre de consolidation	(151)	—	(151)	—
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR	(97)	—	(97)	—
Placement dans des parts sans droit de vote de SCACS	(85)	—	(85)	—
Sorties de fonds liées à une cession d'activités	(25)	—	(25)	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(19)	(5)	(71)	(53)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(5)	(7)	(15)	(15)
Remboursements de dette à long terme	(3)	(7)	(11)	(24)
Émission d'actions classe B	28	—	504	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	10	26	37	47
Variation nette des emprunts à court terme	—	113	—	167
Autres	61	(7)	34	(13)
Solde à la fin de la période	2 318 \$	1 835 \$	2 318 \$	1 835 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	30 septembre 2018	31 décembre 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 318 \$	3 057 \$ ⁽¹⁾
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 242	1 168
Sources de financement disponibles à court terme	3 560 \$	4 225 \$

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

En mars 2018, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (749 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$ qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021. En mai 2018, le montant confirmé de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (749 millions \$) est passé à 722 millions € (845 millions \$). En juin 2018, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, a été ajustée à 397 millions \$. Ces facilités étaient inutilisées au 30 septembre 2018.

⁽¹⁾ La trésorerie et les équivalents de trésorerie au 30 juin 2018 et au 31 décembre 2017 comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, à la Note 11 – Trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi qu'à la Note 19 – Cession d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.

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

Facilités de lettres de crédit

En mars 2018, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3560 millions € (4168 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021.

En juin 2018, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3560 millions € (4168 millions \$) est passé à 3725 millions € (4361 millions \$) et le montant de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, a été ajusté à 361 millions \$.

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2018, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$⁽¹⁾ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$⁽¹⁾, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 600 millions \$ et 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport a maintenant augmenté, pour passer de 600 millions € (702 millions \$) à 750 millions € (878 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

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

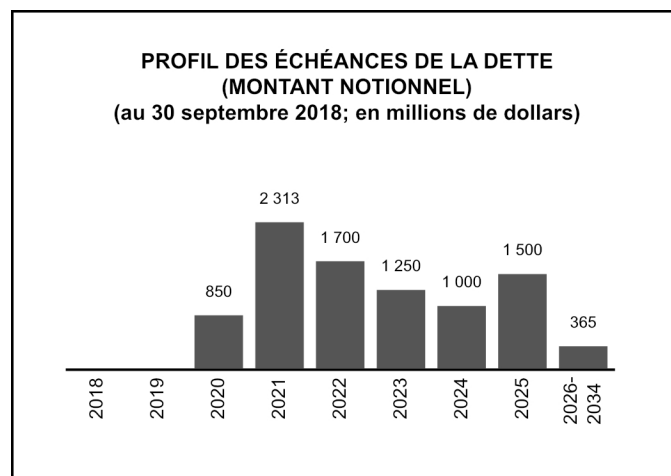
Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 30 septembre 2018 et au 31 décembre 2017.

⁽¹⁾ En juin 2018, le montant de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ a été ramené à 361 millions \$, et le montant de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$ a été ajusté à 397 millions \$.

Besoins futurs de liquidités

Nous croyons que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, combinés à nos sources de financement disponibles à court terme de 3,6 milliards \$, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

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



Nous évaluons continuellement les possibilités de renforcer notre structure du capital en améliorant les ratios du levier financier, en refinançant les dettes lorsqu'elles arrivent à échéance et en réduisant le coût global des fonds en diversifiant les sources de liquidités. Bien qu'aucune dette importante ne vienne à échéance avant 2020, Bombardier peut choisir de racheter l'investissement de la Caisse dans BT Holdco à compter de février 2019. L'instrument de la Caisse est assorti d'un seuil minimum de rendement de 15 % en vertu d'un rachat éventuel par Bombardier. Compte tenu du coût de cet instrument, nous pourrions racheter en temps opportun l'instrument de la Caisse tout en préservant un bilan avec une bonne capitalisation. Rien ne garantit la réalisation ou le calendrier du rachat de BT Holdco, ni la forme qu'il prendra.

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 ajusté excluent des éléments spéciaux comme les charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leur reprise, et d'autres éléments inhabituels importants qui, selon nous, ne représentent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période.

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les ⁽¹⁾	
	30 septembre 2018	31 décembre 2017
RAI ajusté ⁽²⁾	938 \$	823 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	677 \$	631 \$
Ratio du RAI ajusté sur la couverture des intérêts ajustés	1,4	1,3

Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les ⁽¹⁾	
	30 septembre 2018	31 décembre 2017
Dette ajustée ⁽²⁾	9 487 \$	9 631 \$
RAIIA ajusté ⁽²⁾	1 275 \$	1 215 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	7,4	7,9

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

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

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 1,8 milliard \$ au 30 septembre 2018 (2,4 milliards \$ au 31 décembre 2017). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 619 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite	
Solde au 31 décembre 2017	2 442 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	(653)
Cotisations de la Société	(180)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(150)
Retrait de SCACS du périmètre de consolidation	(104)
Fluctuations des taux de change	(57)
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	208
Coûts des services	208
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	50
Pertes nettes sur compression et règlement	29
Autres	30
Solde au 30 septembre 2018	1 823 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 334 millions \$ au 30 septembre 2018 (290 millions \$ au 31 décembre 2017). Comprend également les obligations nettes au titre des avantages de retraite liées au programme d'avions *C Series* d'un montant de 99 millions \$ reclassées à titre de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2017.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RAII	267 \$	133 \$	659 \$	226 \$
Amortissement	62	69	188	225
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	—	2	11	45
RAIIA	329	204	858	496
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	4	50	76	322
RAIIA avant éléments spéciaux	333 \$	254 \$	934 \$	818 \$

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

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2018 (par action)		2017 (par action) retraité ⁽¹⁾	
Résultat net	149 \$		(100) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	4	0,00 \$	50	0,02 \$
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	5	0,00	7	0,00
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	16	0,00	21	0,01
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽²⁾	(4)	0,00	11	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(3)	0,00	—	0,00
Résultat net ajusté	167		(11)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(38)		17	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(7)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	(13)		—	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	109 \$		(1) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 624 943		2 195 330	
RPA ajusté (en dollars)	0,04 \$		0,00 \$	

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

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RPA dilué	0,04 \$	(0,04) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	—	0,04
RPA ajusté	0,04 \$	0,00 \$

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

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2018 (par action)	2017 (par action) retraité ⁽¹⁾	2018 (par action)	2017 (par action) retraité ⁽¹⁾
Résultat net	263 \$	(337) \$		
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	84	0,03 \$	360	0,16 \$
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	(31)	(0,01)	38	0,02
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	50	0,02	59	0,03
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽²⁾	(4)	0,00	11	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(73)	(0,03)	(12)	0,00
Résultat net ajusté	289		119	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(46)		33	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(21)		(19)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	(6)		—	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	216 \$		133 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 503 332		2 254 696	
RPA ajusté (en dollars)	0,09 \$		0,06 \$	

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

	Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RPA dilué	0,08 \$	(0,15) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,01	0,21
RPA ajusté	0,09 \$	0,06 \$

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

	30 septembre 2018		Aux 31 décembre 2017
	Dette à long terme	9 136 \$	
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(164)		(222)
Dette à long terme, montant net	8 972		8 996
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽³⁾	515		635
Dette ajustée	9 487 \$		9 631 \$

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

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

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

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2018	31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
RAlI	732 \$	299 \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	150	426
Intérêts reçus	28	61
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	28	37
RAlI ajusté	938	823
Amortissement	277	314
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	3	7
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁵⁾	57	71
RAlIA ajusté	1 275 \$	1 215 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2018	31 décembre 2017
Intérêts versés	649 \$	594 \$
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	28	37
Intérêts ajustés	677 \$	631 \$

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

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

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

⁽⁴⁾ Compte non tenu des montants comptabilisés comme éléments spéciaux.

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

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	1 083 \$	1 074 \$	1 %
Livraisons d'avions (en unités)	31	30	1
RAII	80 \$	87 \$	(8) %
Marge RAI	7,4 %	8,1 %	(70) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	89 \$	90 \$	(1) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,2 %	8,4 %	(20) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	113 \$	111 \$	2 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,4 %	10,3 %	—
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	198 \$	242 \$	(18) %
Aux	30 septembre 2018	31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	14,3 \$	13,8 \$	4 %

Principaux faits saillants et événements

- La performance au troisième trimestre d'Avions d'affaires témoigne d'une solide exécution en matière de livraisons et de ventes, d'une croissance continue des revenus tirés des services après-vente et de la certification de l'avion *Global 7500*, le biréacteur d'affaires le plus grand et à la plus grande autonomie de l'industrie.
- L'avion *Global 7500* a obtenu la certification de type de Transports Canada le 27 septembre 2018 puis la certification de type de la FAA le 7 novembre 2018, traçant la voie à sa mise en service en décembre 2018.
- Au troisième trimestre, le montant total de nouvelles commandes nettes a été élevé, portant la valeur du carnet de commandes à 14,3 milliards \$. L'intérêt suscité par la gamme d'avions *Global*, notamment par les nouveaux avions *Global 5500* et *Global 6500*, continue de croître.⁽³⁾
- Les revenus du trimestre, tirés de la livraison de 31 avions, incluant une solide combinaison d'avions intermédiaires, se sont établis à 1,1 milliard \$. Avec 96 avions livrés depuis le début de l'exercice, ce qui correspond à plus de 70 % du nombre de livraisons prévu pour l'exercice, nous sommes donc en bonne voie d'atteindre nos prévisions en matière de livraisons et de revenus pour l'exercice complet.
- La marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ du trimestre est demeurée supérieure à 8 %, sous l'impulsion des fluctuations saisonnières dans la composition des ventes d'avions, tandis que depuis le début de l'exercice, elle a atteint 8,5 %.
- Après la fin du trimestre, en date du 15 octobre 2018, le programme d'avions *Global 5500* et *Global 6500* avait cumulé 70 % des heures de vol nécessaires à l'obtention de la certification des avions, la mise en service des avions, prévue pour la fin de 2019, est en bonne voie de se réaliser.⁽³⁾
- Le 3 octobre 2018, nous avons annoncé la poursuite de l'expansion de notre réseau de service avec un nouveau centre à Miami. Le nouveau centre d'une superficie de 300 000 pi. ca., dont l'inauguration est prévue en 2020, bénéficiera à notre clientèle aux États-Unis et en Amérique latine et continuera à stimuler notre croissance.

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

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

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

- Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente de ses activités de formation des pilotes et des techniciens de Bombardier Avions d'affaires, menées principalement dans les centres de formation de Montréal, de Québec et de Dallas, au Texas, à CAE, un partenaire de longue date de Bombardier en matière de formation. Grâce à cette transaction, les clients de Bombardier Avions d'affaires bénéficient de l'expertise de CAE en matière de formation, tandis que Bombardier se concentre sur le développement d'avions et les services. Parallèlement à la vente, Bombardier et CAE ont conclu une entente visant l'élargissement de leur relation de fournisseurs de services de formation autorisés selon laquelle CAE procédera au versement anticipé de toutes les redevances en vertu de l'entente. La valeur combinée de ces transactions totalise 800 millions \$, incluant 645 millions \$ tirés de la vente des activités de formation. Déduction faite des frais, des passifs et des ajustements de clôture habituels, nous prévoyons que le produit net s'établira à environ 650 millions \$. La clôture de cette transaction devrait avoir lieu d'ici le deuxième semestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

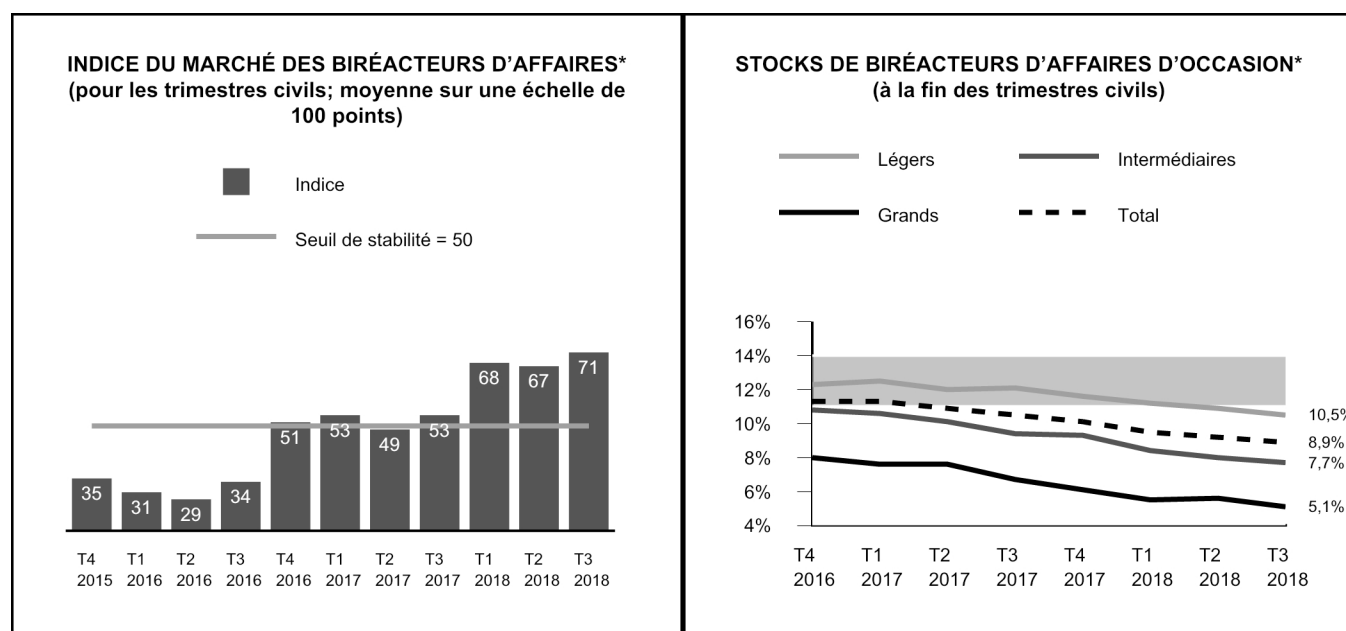
L'élan positif survenu à la fin de 2017 s'est poursuivi en 2018 et au troisième trimestre. Comme l'indiquent les graphiques ci-après, la confiance de l'industrie⁽¹⁾ de 71 points⁽²⁾ se situe bien au-dessus du seuil de stabilité du marché à la fin du troisième trimestre. En 2018, la croissance de l'économie mondiale devrait s'élever à 3,1 %, soit une augmentation supérieure à celle de 3,0 % connue en 2017.⁽³⁾ Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service s'établissait à 8,9 % au 30 septembre 2018, une amélioration par rapport à 9,2 % au 30 juin 2018. Ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe en deçà de la fourchette historique sur 10 ans pour l'ensemble du marché. Cette amélioration est encore plus marquée si on considère seulement les avions d'occasion récents, dont le taux de disponibilité a bien plus diminué. L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux États-Unis et en Europe est demeurée stable par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente. Ces indicateurs fondamentaux démontrent que l'aviation d'affaires a trouvé un juste équilibre entre l'offre et la demande sur le marché.

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

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

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 12 octobre 2018.

⁽³⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* en date du 12 octobre 2018.



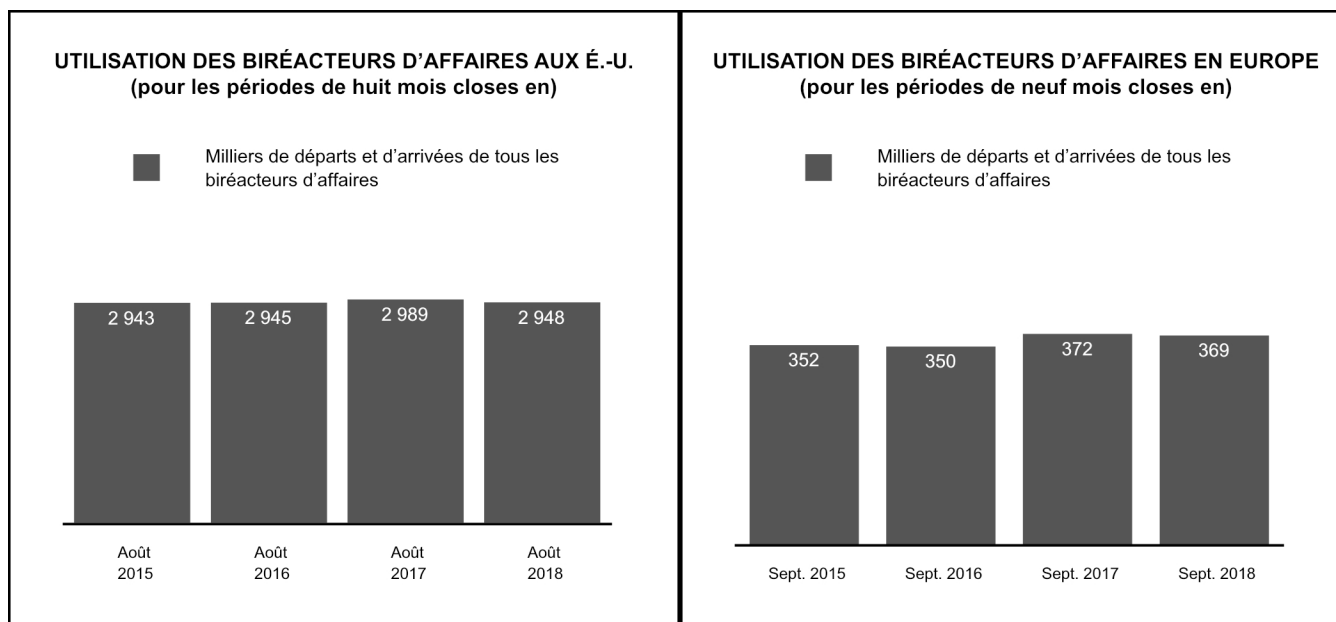
Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)

* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants. Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données. UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.

Sources : JETNET et Ascend online

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

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



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

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Revenus				
Fabrication et autres ⁽²⁾	777 \$	802 \$	2 617 \$	2 712 \$
Services ⁽³⁾	306	272	883	773
Total des revenus	1 083 \$	1 074 \$	3 500 \$	3 485 \$
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	113 \$	111 \$	369 \$	365 \$
Amortissement	24	21	71	66
RAII avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	89	90	298	299
Éléments spéciaux	9	3	13	34
RAII	80 \$	87 \$	285 \$	265 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	8,2 %	8,4 %	8,5 %	8,6 %
Marge RAII	7,4 %	8,1 %	8,1 %	7,6 %

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

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

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

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

Revenus

La diminution de 25 millions \$ des revenus tirés de la fabrication et des autres revenus pour le trimestre est attribuable essentiellement à une plus grande proportion des livraisons d'avions intermédiaires en regard de l'exercice précédent.

La hausse de 34 millions \$ des revenus tirés des services pour le trimestre reflète essentiellement l'augmentation des ventes de pièces de rechange et la hausse des activités dans les centres de service.

La diminution de 95 millions \$ des revenus de fabrication et des autres revenus pour la période de neuf mois découle principalement de la baisse des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion qui reflète le niveau moins élevé des stocks d'avions d'occasion.

La hausse de 110 millions \$ des revenus tirés des services pour la période de neuf mois émane surtout de l'augmentation des ventes de pièces de rechange et de la hausse des activités dans les centres de service.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2018	2017	2018	2017
Achat de rentes de retraite	1	9 \$	— \$	9 \$	— \$
Charges de restructuration	2	—	3	5	10
Renégociation d'une entente commerciale	3	—	—	—	35
Reprise de provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	—	—	(1)	(11)
		9 \$	3 \$	13 \$	34 \$
Incidence sur la marge RAIL		(0,8) %	(0,3) %	(0,4) %	(1,0) %

1. Représente la perte (essentiellement sans effet de trésorerie) sur le règlement de régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation des risques en cours, la Société a un projet de rachat de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat de rentes, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite applicables. Au troisième trimestre de 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3 000 retraités de régimes de retraite à prestations définies en Ontario pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 479 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 457 millions \$.
2. Représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
3. Une provision a été constituée au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
4. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 1 million \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 (11 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017). La réduction des provisions est comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

Marge RAIL

Tandis que les activités sur le marché de l'après-vente ont continué de prendre de l'expansion, la marge RAIL avant éléments spéciaux pour le trimestre a légèrement diminué de 0,2 point de pourcentage en raison de la composition des livraisons d'avions et de la dilution découlant des coûts de mise en service.

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

Pour la période de neuf mois, la marge RAI avant éléments spéciaux a légèrement diminué de 0,1 point de pourcentage en raison de l'expansion soutenue des activités sur le marché de l'après-vente et de la dilution découlant des coûts de mise en service.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de la période de neuf mois a augmenté de 0,5 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	193 \$	221 \$	609 \$	766 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	4	8	9
	195 \$	225 \$	617 \$	775 \$
En pourcentage des revenus ⁽³⁾	18,0 %	20,9 %	17,6 %	22,2 %

Au 30 septembre 2018, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽⁴⁾ s'établissait à 4,2 milliards \$, comparativement à 3,6 milliards \$ au 31 décembre 2017.

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 11 millions \$ et 36 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (respectivement 8 millions \$ et 30 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

⁽⁴⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 623 millions \$ au 30 septembre 2018 (441 millions \$ au 31 décembre 2017).

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

Le 27 septembre 2018, le programme d'avion *Global 7500* a obtenu la certification de type de Transports Canada, traçant la voie à la mise en service de l'avion en décembre 2018. La certification de type de la FAA a été obtenue le 7 novembre 2018. En avril 2018, Bombardier a annoncé que le biréacteur d'affaires *Global 7500* peut atteindre une autonomie de 7700 milles marins, soit 300 milles marins de plus que ses prévisions initiales. En plus de cette autonomie inégalée, l'avion *Global 7500* a dépassé les engagements de performance au décollage et à l'atterrissage, définissant une nouvelle distance de décollage publiée de 5800 pieds avec le plein de carburant dans des conditions d'exploitation standard. Ces performances permettent aux exploitants d'utiliser des aéroports difficiles d'accès sans faire de compromis sur une plus grande cabine.

Honorer l'important carnet de commandes d'avions *Global 7500* est une priorité absolue pour la Société. Nous nous préparons pour la mise en service de l'avion plus tard cette année et continuons donc d'en accélérer la production. Pour ce faire, nous faisons notamment appel à notre bassin de fournisseurs pour nous assurer que chacun d'entre eux est outillé pour soutenir le succès du programme. Nous sommes en pourparlers de nature commerciale avec Triumph, notre fournisseur d'ailes d'avion. Dans le cadre de ces discussions, nous cherchons à répondre aux besoins de Triumph, tout en appuyant le succès à long terme du programme *Global 7500* de Bombardier.

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

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

Le 15 octobre 2018, Bombardier a annoncé qu'elle avait effectué 70 % de la phase d'essais en vol du programme d'avions *Global 5500* et *Global 6500*. L'équipe d'essais en vol expérimentée de Bombardier indique que les deux véhicules d'essais en vol du programme, qui effectuent actuellement des essais à Wichita, au Kansas, affichent des performances exceptionnelles pendant le programme rigoureux d'essais.

En mai 2018, Bombardier a présenté deux nouveaux avions s'inspirant du succès des avions *Global 5000* et *Global 6000* en offrant respectivement une autonomie supplémentaire de 500 et 600 milles marins. Ces avions peuvent atteindre une autonomie de respectivement 5700 et 6600 milles marins, ce qui les place en tête de leur catégorie à cet égard, et une vitesse maximale de Mach 0,90. Ces performances, combinées à celles de l'aile de conception évoluée de Bombardier, procurent un grand confort et un vol en douceur. Les biréacteurs *Global 5500* et *Global 6500* consomment jusqu'à 13 % moins de carburant sous certaines conditions d'exploitation, ce qui contribue à des coûts d'exploitation fort avantageux comparativement à ceux d'avions concurrents plus petits et à moindre autonomie. L'avion présenté au Salon de l'aviation d'affaires européenne était l'un des deux véhicules d'essais en vol qui participaient aux essais en vue de la certification.

La certification du programme avance comme prévu avec une mise en service des avions prévue à la fin 2019.

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

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	4	4	9	12
Intermédiaires				
<i>Challenger 350</i>	14	13	40	34
<i>Challenger 605/650</i>	6	3	18	15
<i>Challenger 850</i>	—	1	—	2
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	7	9	29	32
	31	30	96	95

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

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	30 septembre 2018	Aux 31 décembre 2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
		14,3 \$

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

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. Nous avons maintenu notre rang de chef de file en fonction du carnet de commandes.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus ⁽²⁾	256 \$	515 \$	(50) %
Livraisons d'avions (en unités) ⁽³⁾	5	11	(6)
Commandes nettes (en unités)	11	25	(14)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽⁴⁾	2,2	2,3	(0,1)
RAII ⁽⁵⁾	4 \$	(75) \$	ins
Marge RAII ⁽⁵⁾	1,6 %	(14,6) %	1 620 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(9) \$	(74) \$	88 %
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(3,5) %	(14,4) %	1 090 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(6) \$	(59) \$	90 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(2,3) %	(11,5) %	920 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	— \$	16 \$	(100) %
Aux	30 septembre 2018	31 décembre 2017	
Carnet de commandes (en unités) ⁽⁷⁾⁽⁸⁾	122	85	37

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

⁽²⁾ Compte tenu des revenus de SCACS pour la période correspondante de 2017.

⁽³⁾ À l'exclusion de cinq livraisons d'avions CS300 de la période correspondante de 2017.

⁽⁴⁾ Ratio de nouvelles commandes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités, excluant les commandes et les livraisons d'avions C Series.

⁽⁵⁾ Compte tenu de la quote-part de la perte nette de SCACS pour le trimestre clos le 30 septembre 2018, totalisant 13 millions \$.

⁽⁶⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽⁷⁾ À l'exclusion de commandes fermes visant 115 avions CS100 et 233 avions CS300 pour la période correspondante de 2017. Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

⁽⁸⁾ Après la fin du trimestre considéré, la Société a annulé deux commandes totalisant 8 avions Q400.

Principaux faits saillants et événements

- À compter du 1^{er} juillet 2018, après la clôture du partenariat C Series formé d'Airbus (50,01 %), de Bombardier (33,55 %) et d'Investissement Québec (16,44 %), Avions commerciaux a retiré SCACS du périmètre de consolidation de ses résultats et l'a remplacée par la quote-part de la perte nette de SCACS selon la méthode de la mise en équivalence. Par conséquent, durant le trimestre, les revenus ont diminué de 259 millions \$ principalement en raison du retrait de SCACS du périmètre de consolidation.
- Le RAII pour le trimestre a été proche du seuil de rentabilité, une amélioration importante étant donné le retrait de SCACS du périmètre de consolidation et la comptabilisation de notre quote-part de la perte nette de SCACS résultant en une quote-part du résultat net de 13 millions \$. De plus, Bombardier a investi 85 millions \$ dans SCACS au cours du trimestre en échange de parts sans droit de vote du partenariat sur son engagement maximal de 225 millions \$ d'ici la fin de l'exercice.
- Au cours du trimestre, un total de cinq avions CRJ Series et avions Q400 ont été livrés, alors que le nombre de commandes nettes visait 11 avions.
- Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à Longview Aircraft Company of Canada Limited, une filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp., pour un produit brut d'environ 300 millions \$. L'entente couvre l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle et les certifications de type associées aux Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités du programme d'avion Q400 à l'installation de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada. La clôture de cette transaction devrait avoir lieu d'ici le deuxième semestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Le produit net de cette transaction devrait s'élever à environ 250 millions \$, déduction faite des frais, des passifs et des

ajustements de clôture habituels.

- Par suite de la clôture du partenariat avec Airbus visant le programme d'avions *C Series* plus tôt cette année et de l'entente visant la vente du programme d'avion *Q400* annoncée le 7 novembre 2018, nous nous tournons résolument vers le programme *CRJ*. Alors que nous continuons d'être activement présents sur le marché des avions régionaux grâce à la renommée de nos avions qui respectent la clause de portée, nous nous concentrons sur la réduction des coûts et l'accroissement des volumes, tout en optimisant le service après-vente pour les quelque 1 500 *CRJ* actuellement en service dans le monde. Comme nous visons le retour à la rentabilité du programme *CRJ*, nous évaluons également les options stratégiques qui s'offrent pour ce programme.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Le transport aérien commercial national et international, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 7,4 % et 6,5 % depuis le début de l'année jusqu'en août 2018 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges⁽³⁾ de respectivement 83,6 % et 81,7 % depuis le début de l'année jusqu'en août 2018, en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 83,0 % et 81,0 % enregistrés pour la période correspondante de 2017.⁽²⁾

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

Les prix du pétrole brut s'établissaient à environ 83 \$ le baril à la fin de septembre 2018, comparativement à 77 \$ le baril à la fin du mois de juin 2018.⁽⁴⁾ La tendance haussière des prix du pétrole est attribuable au refus de certains pays producteurs de pétrole brut d'augmenter la production, malgré les sanctions imposées à l'Iran par les États-Unis, lesquelles sont susceptibles de réduire l'approvisionnement.⁽⁵⁾ La volatilité des prix du pétrole brut, combinée aux questions et aux réglementations environnementales, devrait entraîner une demande soutenue d'avions offrant une efficacité optimale.

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

⁽²⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* d'août 2018 de l'IATA.

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

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

⁽⁵⁾ D'après le rapport *Airline Financial Monitor* d'août-septembre 2018 de l'IATA.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Revenus ⁽²⁾	256 \$	515 \$	1 335 \$	1 666 \$
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾⁽⁴⁾	(6) \$	(59) \$	(139) \$	(194) \$
Amortissement	3	15	9	49
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	5
RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾⁽⁴⁾	(9)	(74)	(148)	(248)
Éléments spéciaux	(13)	1	589	3
RAII ⁽²⁾	4 \$	(75) \$	(737) \$	(251) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾⁽⁴⁾	(3,5) %	(14,4) %	(11,1) %	(14,9) %
Marge RAII ⁽²⁾	1,6 %	(14,6) %	(55,2) %	(15,1) %

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

⁽²⁾ Compte tenu des revenus de SCACS pour le premier semestre de 2018 et pour les périodes correspondantes de 2017.

⁽³⁾ Compte tenu de la quote-part de la perte nette de SCACS pour le trimestre clos le 30 septembre 2018 totalisant 13 millions \$.

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

Revenus

La baisse de revenus de 259 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par le retrait des revenus tirés du programme *C Series* du périmètre de consolidation à partir du trimestre considéré et par le nombre moins élevé de livraisons d'avions.

La baisse de revenus de 331 millions \$ pour la période de neuf mois reflète le retrait des revenus tirés du programme *C Series* du périmètre de consolidation à partir du trimestre considéré et est principalement attribuable à un nombre moins élevé de livraisons prévues d'avions *CRJ Series* et d'avions *Q400*.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2018	2017	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard du programme <i>C Series</i>	1	10 \$	— \$	609 \$	— \$
Achat de rentes de retraite	2	10	—	11	—
Charges de restructuration	3	1	1	3	3
Changements des garanties de crédit et de valeur résiduelle	4	(34)	—	(34)	—
		(13) \$	1 \$	589 \$	3 \$
Incidence sur la marge RAI		5,1 %	(0,2) %	(44,1) %	(0,2) %

1. L'acquisition par Airbus de 50,01 % de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*, a entraîné une charge comptable avant impôts de 609 millions \$ (545 millions \$ après impôts), dont une tranche de 599 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 et une autre de 10 millions \$ au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement de Bombardier et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS, lesquelles sont principalement composées d'obligations au titre de la chaîne d'approvisionnement envers Aérostructures et Services d'ingénierie. Après la clôture, les avions *C Series* ont été renommés A220 par Airbus. Voir la note 19 – Cession des activités pour plus d'informations sur la transaction.
2. Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement de régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes par des compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation des risques en cours, la Société a un projet de rachat de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat de rentes, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite applicables. Au troisième trimestre de 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3 000 retraités de régimes de retraite à prestations définies en Ontario pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 479 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 457 millions \$.
3. Représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
4. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'une modification apportée à une hypothèse concernant le risque de crédit d'un transporteur aérien. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2015.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 10,9 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait du programme *C Series* du périmètre de consolidation; et
- d'un apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 16,2 points de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux de la période de neuf mois a augmenté de 3,8 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait du programme *C Series* du périmètre de consolidation;
- d'une variation positive des instruments financiers évalués à la juste valeur comptabilisée dans les autres charges; et
- d'un apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

En partie contrebalancés par :

- un gain réalisé au cours de la période correspondante de l'exercice précédent sur la cession de certains matériels.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de la période de neuf mois a diminué de 40,1 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	— \$	13 \$	30 \$	93 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	1	5	3
	2 \$	14 \$	35 \$	96 \$
En pourcentage des revenus ⁽³⁾	0,8 %	2,7 %	2,6 %	5,8 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 1 million \$ et 5 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (respectivement 9 millions \$ et 26 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques. L'amortissement pour le trimestre et la période de neuf mois a diminué en raison de notre partenariat *C Series* avec Airbus.

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

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

Le 1^{er} juillet 2018, Airbus SAS (Airbus), une filiale entièrement détenue par Airbus SE, a acquis le contrôle de SCACS. Étant donné que la Société n'a plus le contrôle de SCACS, la transaction a été comptabilisée comme une cession de SCACS. Par conséquent, les livraisons et les commandes d'avions CS100⁽¹⁾ et d'avions CS300⁽¹⁾ ont été retirées du périmètre de consolidation du présent secteur à compter du trimestre considéré. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la note 19 – Cession d'activités des états financiers consolidés, pour des détails sur la transaction et sur le traitement comptable.

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

Livraisons d'avions⁽¹⁾

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	—	—	1	1
CRJ900	2	3	8	14
CRJ1000	1	1	5	4
Biturbopropulseurs				
Q400	2	7	9	20
	5	11	23	39

⁽¹⁾ À l'exclusion de la livraison de cinq avions CS300 pour le trimestre clos le 30 septembre 2017 et la livraison de 13 avions CS300 pour les six premiers mois de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 (livraison de trois avions CS100 et de neuf avions CS300 pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017). Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

Commandes nettes⁽¹⁾

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	—	—	(6)	—
CRJ900 ⁽²⁾	(1)	—	34	10
Biturbopropulseurs				
Q400 ⁽²⁾⁽³⁾	12	25	32	38
	11	25	60	48
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽⁴⁾	2,2	2,3	2,6	1,2

⁽¹⁾ À l'exclusion de commandes visant 30 avions CS300 pour les six premiers mois de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018. Après la clôture du partenariat C Series, l'avion CS300 a été renommé A220-300 par Airbus.

⁽²⁾ Compte tenu de l'incidence de la conversion de la commande nette de cinq avions CRJ900 en une commande de cinq avions Q400 par CIB Leasing.

⁽³⁾ Après la fin du trimestre considéré, la Société a annulé deux commandes totalisant 8 avions.

⁽⁴⁾ Ratio de commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités, excluant les commandes et les livraisons d'avions C Series.

Les commandes suivantes ont été reçues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾
Troisième trimestre⁽²⁾		
Uganda National Airlines	4 CRJ900	190 millions \$
Biman Bangladesh Airlines	3 Q400	106 millions \$
Clients préférant garder l'anonymat	4 Q400	133 millions \$
Deuxième trimestre⁽³⁾		
Delta Air Lines	20 CRJ900	961 millions \$
American Airlines	15 CRJ900	719 millions \$
Ethiopian Airlines	10 Q400	332 millions \$
African Aero Trading ⁽⁴⁾	6 Q400	198 millions \$
Premier trimestre		
Conair Group Inc.	4 Q400	137 millions \$

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

⁽²⁾ Au cours du troisième trimestre, CIB a converti sa commande de cinq avions CRJ900 antérieurement annoncée en une commande de cinq avions Q400.

⁽³⁾ À l'exclusion d'une commande ferme visant 30 avions CS300 pour airBaltic. Selon le prix affiché, la valeur de cette commande ferme s'élève à environ 2,9 milliards \$. Après la clôture du partenariat C Series, l'avion CS300 a été renommé A220-300 par Airbus.

⁽⁴⁾ Après la fin du trimestre considéré, la Société a annulé cette commande.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux⁽¹⁾

(en unités)	30 septembre 2018		31 décembre 2017		Aux
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options	
Biréacteurs régionaux					
CRJ700	1	—	8	—	
CRJ900	50	21	24	6	
CRJ1000	5	—	10	—	
Biturbopropulseurs					
Q400 ⁽²⁾	66	—	43	—	
	122	21	85	6	

⁽¹⁾ À l'exclusion de 115 commandes fermes et 88 options visant des avions CS100 ainsi que de 250 commandes fermes et 143 options visant des avions CS300 au 30 juin 2018 (115 commandes fermes et 94 options visant des avions CS100 et 233 commandes fermes et 128 options visant des avions CS300 au 31 décembre 2017). Après la clôture du partenariat C Series, les avions CS100 et CS300 ont été renommés respectivement A220-100 et A220-300 par Airbus.

⁽²⁾ Après la fin du trimestre considéré, la Société a annulé deux commandes totalisant 8 avions, y compris la commande d'African Aero Trading.

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

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

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

Le 1^{er} juillet 2018, Airbus SAS (Airbus), une filiale en propriété exclusive d'Airbus SE, a obtenu le contrôle de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*. En vertu des modalités de la transaction, Airbus fournit son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à la SCACS. Avec prise d'effet le 1^{er} juillet 2018, Airbus détient une participation de 50,01 % de SCACS. La Société et Investissement Québec (IQ) détiennent des participations de respectivement 33,55 % et 16,44 %. Après la clôture, les avions *C Series* ont été renommés A220 par Airbus.

Étant donné que la Société ne contrôle plus SCACS, la transaction a été comptabilisée comme une cession de SCACS le 1^{er} juillet 2018 en échange d'une participation dans SCACS comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence et présentée dans le secteur Avions commerciaux. La transaction a donné lieu à une charge comptable avant impôts de 609 millions \$ (545 millions \$ après impôts) dans les éléments spéciaux, voir la Note 7 – Éléments spéciaux. De cette charge, une tranche de 599 millions \$ a été comptabilisée pour le trimestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCACS détenus en vue de la vente et une autre de 10 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2018.

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

Depuis le 1^{er} juillet 2018, Airbus est également chargée de fournir i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*; ii) la gestion des achats, qui implique la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS et iii) le soutien à la clientèle pour le programme d'avions *C Series*. Le siège social, la chaîne d'assemblage principale et les fonctions associées de SCACS restent à Mirabel, au Québec, tout en bénéficiant du réseau international d'Airbus. La présence industrielle mondiale d'Airbus s'étend au Canada avec la chaîne d'assemblage finale d'avions *C Series*, ainsi qu'aux É.-U. avec une chaîne de production supplémentaire dans son site d'assemblage, en Alabama. Il n'y a pas eu d'apport en numéraire de la part des partenaires à la clôture, et SCACS n'a pas assumé de dette financière. En raison de la clôture anticipée de la transaction, les modalités du plan de financement de la Société ont été mises à jour conformément à l'échéancier suivant : Bombardier assurera le financement des besoins en trésorerie de SCACS, le cas échéant, au cours du deuxième semestre de 2018 jusqu'à concurrence de 225 millions \$; jusqu'à concurrence de 350 millions \$ en 2019, et jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux années suivantes, le tout en contrepartie de parts sans droit de vote de SCACS, assortis d'un dividende annuel cumulé de 2 %. Tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes sera comblé proportionnellement par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion. Au 30 septembre 2018, la Société avait investi 85 millions \$ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de SCACS. Après la clôture, les avions *C Series* ont été renommés A220 par Airbus.

Airbus bénéficie d'un droit d'achat à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, y compris ses parts sans droit de vote (lesquelles doivent à cette fin avoir la même juste valeur du marché que chacune des parts avec droit de participation détenues par Bombardier) qui peuvent être exercées au plus tôt 7,5 ans après la clôture de la transaction, sauf en certaines circonstances, notamment si certains changements défavorables intervenaient dans la structure de contrôle de Bombardier, dans le cadre desquels ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficie d'un droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de la même période de 7,5 ans. Airbus bénéficie également d'un droit d'achat exerçable en tout temps avant l'issue de la période de 7,5 ans lié aux parts sans droit de vote de SCACS détenues par Bombardier, pour un montant correspondant au montant investi majoré du rendement préférentiel annuel cumulatif de 2 %. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir du 30 juin 2023. IQ bénéficie également de droits de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

Le conseil d'administration de SCACS comprend sept administrateurs, dont quatre ont été nommés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus peut choisir de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

De plus, à la clôture, Bombardier a émis au bénéfice d'Airbus des bons de souscription exerçables à raison de un pour un visant un total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) à un prix d'exercice par action

égal à 1,74 \$, l'équivalent en dollars américains de 2,29 \$ CAN pour une période de cinq ans. Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière de rajustement, dont celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de fractionnement des actions, de dividendes autres qu'en espèces, de distribution de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de regroupements.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	430 \$	349 \$	23 %
RAII	35 \$	33 \$	6 %
Marge RAI	8,1 %	9,5 %	(140) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	36 \$	27 \$	33 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,4 %	7,7 %	70 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	47 \$	38 \$	24 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,9 %	10,9 %	—
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	9 \$	4 \$	125 %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont augmenté de 23 % par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent, en raison de la position d'Aérostructures à titre d'un des principaux fournisseurs des programmes d'avions en croissance A220 et *Global 7500*.
- L'augmentation de 33 % du RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent a été soutenue par la croissance des revenus. La marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ de 8,4 % pour le trimestre reflète l'accélération continue de la production des composants des avions A220 et *Global 7500* ainsi que la nouvelle relation contractuelle avec Airbus en ce qui concerne les avions A220.
- Les revenus intersectoriels pour le trimestre ont représenté 62 % des revenus totaux par rapport à 80 % pour le premier semestre. Cette baisse reflète le fait que les revenus tirés de SCACS sont inclus dans les revenus externes depuis le 1^{er} juillet 2018.
- Le 8 novembre 2018, Danny Di Perna a été nommé président d'Aérostructures et Services d'ingénierie. M. Di Perna cumule plus de 30 ans d'expérience aéronautique et industrielle et sa feuille de route prouve sa capacité d'améliorer l'efficacité opérationnelle. Michael Ryan occupera le poste de chef de l'exploitation.

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

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus				
Revenus externes ⁽²⁾	165 \$	107 \$	347 \$	304 \$
Revenus intersectoriels ⁽²⁾	265	242	984	886
Total des revenus	430	349	1 331	1 190
RAIIA avant éléments spéciaux⁽³⁾	47 \$	38 \$	176 \$	104 \$
Amortissement	11	11	36	36
RAII avant éléments spéciaux⁽³⁾	36	27	140	68
Éléments spéciaux	1	(6)	(6)	(6)
RAII	35 \$	33 \$	146 \$	74 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	8,4 %	7,7 %	10,5 %	5,7 %
Marge RAII	8,1 %	9,5 %	11,0 %	6,2 %

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

⁽²⁾ Les revenus tirés de SCACS avant le 1^{er} juillet 2018 ont été inclus dans les revenus intersectoriels; les revenus tirés de SCACS après le 1^{er} juillet 2018 ont été inclus dans les revenus externes.

⁽³⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

L'augmentation de 81 millions \$ pour le trimestre s'explique par :

- une augmentation des revenus externes (58 millions \$), principalement attribuable à la hausse des volumes associés aux contrats conclus avec SCACS, qui sont présentés à titre de revenus externes depuis le 1^{er} juillet 2018, contrebalancée en partie par la baisse des volumes associés aux autres contrats externes; et
- une augmentation des revenus intersectoriels (23 millions \$), attribuable essentiellement à la hausse des volumes associés aux nouveaux contrats d'avions d'affaires, contrebalancée en partie par les revenus intersectoriels provenant de SCACS, reclassés à titre de revenus externes à compter du 1^{er} juillet 2018, et par la baisse des volumes associés aux autres contrats d'avions commerciaux.

L'augmentation de 141 millions \$ pour la période de neuf mois est attribuable à :

- une augmentation des revenus intersectoriels (98 millions \$), découlant surtout de la hausse des volumes associés aux nouveaux contrats d'avions d'affaires, contrebalancée en partie par les revenus intersectoriels provenant de SCACS, reclassés à titre de revenus externes à compter du 1^{er} juillet 2018, et par la baisse des volumes associés aux autres contrats d'avions commerciaux; et
- une augmentation des revenus externes (43 millions \$), qui s'explique essentiellement par le fait que les revenus provenant des contrats conclus avec SCACS sont présentés comme des revenus externes depuis le 1^{er} juillet 2018, le tout contrebalancé en partie par le recul des volumes associés aux autres contrats externes.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 et le 30 septembre 2017 représentait un ajustement des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Marge RAI

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

- d'une augmentation des marges réalisées sur des contrats externes.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des marges réalisées sur les contrats d'avions d'affaires.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 1,4 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour la période de neuf mois a augmenté de 4,8 points de pourcentage, essentiellement en raison d'une augmentation des marges réalisées sur les contrats intersectoriels d'avions, attribuable surtout à de meilleures performances, à des taux de change favorables et à une incidence positive d'un règlement intersectoriel non récurrent, ainsi qu'à la comptabilisation de charges relatives à la valeur de réalisation nette des stocks au cours de l'exercice précédent.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de la période de neuf mois a augmenté de 4,8 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	Écart
Revenus	2 140 \$	2 146 \$	— %
Nouvelles commandes (en milliards \$)	1,9 \$	1,8 \$	6 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,9	0,9	—
RAII ⁽²⁾	184 \$	140 \$	31 %
Marge RAII ⁽²⁾	8,6 %	6,5 %	210 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	187 \$	192 \$	(3) %
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	8,7 %	8,9 %	(20) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	212 \$	215 \$	(1) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	9,9 %	10,0 %	(10) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	36 \$	18 \$	100 %
Aux	30 septembre 2018	31 décembre 2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	
Carnet de commandes (en milliards \$)	33,9 \$	35,1 \$	(3) %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont totalisé 2,1 milliards \$ au troisième trimestre, présentant une croissance interne de 2 % contrebalancée par une incidence défavorable des taux de change. En raison de l'accélération soutenue des principaux projets engagés en 2017, la croissance se poursuit dans tous les segments, ce qui nous met en bonne voie de réaliser la prévision de revenus d'environ 9,0 milliards \$ pour l'exercice complet.
- Le RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ du trimestre correspondait à celui de la période correspondante de l'exercice précédent et atteignait 187 millions \$. La marge pour le trimestre s'établissait à 8,7 %, ou 8,6 % depuis le début de l'exercice, continuant à tendre vers la prévision d'une marge supérieure à 8,5 % pour l'exercice.
- Alors que les livraisons de trains s'accéléraient par suite des investissements considérables dans le fonds de roulement depuis le milieu de 2017, le fonds de roulement à la fin du troisième trimestre était plus important que prévu.
- Le carnet de commandes de 33,9 milliards \$ à la fin du trimestre résulte du ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0 depuis le début de l'exercice, déduction faite de l'incidence défavorable des taux de change.

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

⁽²⁾ Compte tenu de l'incidence de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 22 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2018 (52 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2017).

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le volume total de commandes du marché ferroviaire à l'échelle mondiale a continué à augmenter au troisième trimestre de 2018. L'évolution positive du marché est prévue dans toutes les régions au cours du dernier trimestre de 2018, et en Asie-Pacifique, des occasions importantes pour des voitures de métro devraient rapprocher le volume des commandes dans cette région de celui de 2017.

Europe

En Europe, le volume des commandes depuis le début de l'exercice et au troisième trimestre de 2018 a augmenté par rapport à celui des périodes correspondantes de 2017. Les commandes les plus importantes dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest ont été attribuées en France, en Autriche et en Italie pour des trains à très grande vitesse, des trains de banlieue, des trains régionaux et des trains interurbains. En France, une commande importante de trains à très grande vitesse (TGV du Futur) a été obtenue. Dans les segments des services et de la signalisation, un contrat important de gestion de parcs de véhicules pour passagers a été attribué en Italie, et des investissements de petite et de moyenne taille ont été réalisés en Allemagne et en Espagne. En Europe de l'Est, des commandes ont été attribuées en Grèce et en République tchèque respectivement pour des véhicules légers sur rail et des locomotives. De plus, de petites et de moyennes commandes de maintenance et de signalisation ont été attribuées principalement en Grèce et en Pologne.

Les perspectives pour l'Europe demeurent positives pour le restant de l'année. D'autres investissements dans des solutions de mobilité ferroviaire sont prévus dans l'ensemble du segment du matériel roulant, particulièrement pour les trains à grande vitesse, les trains de banlieue et les trains régionaux, ainsi que pour les métros et les véhicules légers sur rail. L'Allemagne, le R.-U. et l'Italie devraient stimuler le volume en Europe de l'Ouest. Des occasions dans le segment des services sont attendues principalement pour la gestion de parcs de véhicules pour passagers et la gestion du cycle de vie d'actifs. Dans le segment de la signalisation, des commandes sont prévues pour des solutions de grandes lignes et des solutions urbaines, la plus grande partie du volume étant attendue en Allemagne, en Espagne, en Italie, en Norvège et en Turquie. En Europe de l'Est, les appels d'offres pour des voitures de métro et des locomotives en Pologne et en République tchèque devraient constituer les facteurs principaux de croissance au dernier trimestre de 2018.

Amérique du Nord

En Amérique du Nord, le volume des commandes depuis le début de l'année a augmenté par rapport à celui de la période correspondante de 2017. Même si une importante croissance a été enregistrée depuis le début de l'année, les activités ferroviaires dans la région d'un trimestre à l'autre ont été limitées à deux commandes importantes accordées aux É.-U. pour des solutions de mobilité urbaine. Dans les segments des services et de la signalisation, plusieurs petites commandes ont été octroyées aux É.-U. et au Canada.

D'ici la fin de l'année, les principales possibilités dans le segment du matériel roulant sont prévues pour des solutions de mobilité urbaine et pour des trains régionaux et des trains de banlieue aux É.-U. Des investissements importants sont prévus dans les segments des services et de la signalisation, y compris deux contrats importants d'exploitation et de maintenance de trains de banlieue et de trains régionaux au Canada et de rames de métro aux É.-U. Au Mexique, un contrat de service devrait être octroyé pour des véhicules légers sur rail.

Asie-Pacifique

En Asie-Pacifique, le volume des commandes depuis le début de l'année a diminué par rapport à celui de la période correspondante de 2017, en raison principalement d'investissements massifs pour des voitures de métro en Chine réalisés au cours de la période correspondante de l'exercice précédent. Au cours du troisième trimestre de 2018, la plupart des commandes de matériel roulant ont été attribuées pour des voitures de métro dans l'ensemble de la région, les contrats les plus importants ayant été conclus à Singapour et en Inde, tandis qu'en Australie, un appel d'offres pour des trains de banlieue et des trains régionaux a été clos. De plus, des commandes dans le segment de la signalisation ont été accordées pour des solutions de grandes lignes et de mobilité urbaine à Taïwan, en Inde, à Singapour et en Australie.

Au cours du prochain trimestre, des commandes dignes de mention sont attendues en Chine et en Corée du Sud pour des voitures de métro ainsi qu'à Taïwan pour des trains régionaux et des trains de banlieue. Des

commandes supplémentaires devraient être passées pour différents types de trains en Australie et en Inde. De plus, des possibilités sont prévues dans les segments des services et de la signalisation dans presque tous les pays de la région Asie-Pacifique, les plus importantes se trouvant en Chine, en Australie et en Malaisie.

Ailleurs dans le monde

Depuis le début de l'année, le volume de l'ensemble des commandes dans la région Ailleurs dans le monde a augmenté par rapport à celui de la période correspondante de l'an dernier. Au cours du troisième trimestre, un appel d'offres important pour du matériel roulant a été octroyé en Égypte ainsi que des contrats en cours pour des solutions urbaines de signalisation au Panama et au Nigéria.

D'ici la fin de l'année, des occasions devraient se présenter pour des trains interurbains, des trains de banlieue et des trains régionaux en Colombie, en Ouzbékistan et en Iran tout comme des solutions de mobilité urbaine en Égypte, au Turkménistan et en Russie. Des commandes de services et de signalisation importantes devraient être octroyées en Argentine, au Pérou et au Brésil. Des investissements dans tous les segments devraient être maintenus dans de très nombreux pays de la région Ailleurs dans le monde, la croissance de la population, l'urbanisation et la sensibilisation à l'environnement constituant les principaux vecteurs de demande.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	1 446 \$	1 462 \$	4 528 \$	4 166 \$
Services ⁽³⁾	475	479	1 534	1 372
Signalisation ⁽⁴⁾	219	205	692	598
Total des revenus	2 140 \$	2 146 \$	6 754 \$	6 136 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁵⁾⁽⁶⁾	212 \$	215 \$	658 \$	672 \$
Amortissement	25	22	75	73
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles	—	1	—	1
RAII avant éléments spéciaux⁽⁵⁾⁽⁶⁾	187	192	583	598
Éléments spéciaux	3	52	45	284
RAII⁽⁵⁾	184 \$	140 \$	538 \$	314 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	8,7 %	8,9 %	8,6 %	9,7 %
Marge RAII ⁽⁵⁾	8,6 %	6,5 %	8,0 %	5,1 %

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Compte tenu de l'incidence de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant respectivement 22 millions \$ et 75 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (52 millions \$ et 139 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017).

⁽⁶⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

Les revenus pour le trimestre clos le 30 septembre 2018 ont diminué de 6 millions \$, tandis que les revenus pour la période de neuf mois ont augmenté de 618 millions \$, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 45 millions \$ pour le trimestre et de l'incidence positive des taux de change de 263 millions \$ pour la période de neuf mois, les revenus ont augmenté de respectivement 39 millions \$, ou 2 %, et 355 millions \$, ou 6 %, pour le trimestre et la

période de neuf mois, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 39 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités de signalisation en Europe et en Asie-Pacifique (43 millions \$); et
- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Europe et en Amérique du Nord, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains interurbains et de trains à grande vitesse en Europe, ainsi qu'à certains contrats de métro en Europe et en Amérique du Nord, le tout en partie contrebalancé par quelques contrats de véhicules légers sur rail en voie d'achèvement en Europe (41 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Asie-Pacifique, principalement en raison de certains contrats de métro en voie d'achèvement, contrebalancée en partie par l'accélération de la production liée à certains contrats de systèmes de transport en commun (25 millions \$); et
- une diminution des activités liées à la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde (20 millions \$).

L'augmentation de 355 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour la période de neuf mois, s'explique principalement par :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Europe, en Amérique du Nord et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux, de certains contrats de métro en Europe et en Amérique du Nord, de quelques contrats de locomotives en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde, de certains contrats liés aux trains à grande vitesse et aux trains à très grande vitesse en Europe et à certains contrats de systèmes de transport en commun dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancé par certains contrats de véhicules légers sur rail en voie d'achèvement en Europe et en Amérique du Nord (252 millions \$);
- un accroissement des activités liées aux services, surtout en Europe et en Asie-Pacifique (107 millions \$); et
- un accroissement des activités liées à la signalisation en Asie-Pacifique et en Europe (94 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Asie-Pacifique, principalement en raison de certains contrats de métro et de véhicules légers sur rail en voie d'achèvement, contrebalancée en partie par l'accélération de la production liée à certains contrats de systèmes de transport en commun (69 millions \$); et
- une diminution des activités liées à la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde (29 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux dans le RAII étaient les suivants :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2018	2017	2018	2017
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	1	— \$	43 \$	17 \$	43 \$
Charges de restructuration	2	1	9	16	241
Achat de rentes de retraite	3	2	—	12	—
		3 \$	52 \$	45 \$	284 \$
Incidence sur la marge RAII		(0,1) %	(2,4) %	(0,7) %	(4,6) %

1. Représentent une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques relativement à la vente prévue d'entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.
2. Représentent des indemnités de départ de 8 millions \$ relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant, dont 1 million \$ qui a été comptabilisé au troisième trimestre (9 millions \$ et 209 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017); conformément à ces initiatives, des dépréciations d'actifs de 8 millions \$ ont aussi été comptabilisées comme charges de restructuration au deuxième trimestre de 2018 (32 millions \$ au deuxième trimestre de 2017).
3. Représentent la perte (principalement sans effet de trésorerie) pour le règlement au titre des régimes de retraite à prestations définies résultant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation des risques en cours, la Société a un projet de rachat de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat de rentes, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite applicables. Au troisième trimestre de 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3 000 retraités de régimes de retraite à prestations définies en Ontario pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 479 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 457 millions \$.

Marge RAll

La marge RAll avant éléments spéciaux du trimestre a diminué de 0,2 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées, en raison d'une meilleure performance au cours de la période correspondante de l'exercice précédent; et
- d'une augmentation des dépenses de R et D.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de vente et d'administration; et
- une augmentation de la marge tirée du matériel roulant et des systèmes, en raison d'une meilleure performance.

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

La marge RAll avant éléments spéciaux pour la période de neuf mois a diminué de 1,1 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées, en raison surtout d'une meilleure performance au cours de la période correspondante de l'exercice précédent.

En partie contrebalancée par :

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAll de la période de neuf mois a augmenté de 2,9 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Commandes et carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	30 septembre 2018	Aux 31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
	33,9 \$	35,1 \$

Avec un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0 pour les neuf premiers mois de l'exercice, la baisse de 1,2 milliard \$ du carnet de commandes est surtout attribuable au fléchissement de certaines devises, surtout l'euro, le dollar australien, la livre sterling, le rand sud-africain et la couronne suédoise, en regard du dollar américain au 30 septembre 2018 par rapport au 31 décembre 2017.

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Nouvelles commandes (en milliards \$)	1,9 \$	1,8 \$	6,6 \$	6,7 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,9	0,9	1,0	1,1

Le total de nouvelles commandes pour le trimestre clos le 30 septembre 2018 se compare à celui de la période correspondante de l'exercice précédent, tandis que pour la période de neuf mois, il est légèrement inférieur à celui de la période correspondante de l'exercice précédent. Les nouvelles commandes sont surtout attribuables à plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions. Les variations tiennent compte de l'incidence négative des taux de change de 49 millions \$ au cours du trimestre, et de l'incidence positive des taux de change de 241 millions \$ au cours de la période de neuf mois. Nous avons maintenu une position de leader⁽²⁾ dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.⁽³⁾

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

⁽²⁾ D'après les nouvelles commandes des 36 derniers mois avec les données les plus récentes des sociétés publiant leurs nouvelles commandes pour au moins 36 mois.

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

Les commandes importantes obtenues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Troisième trimestre					
Land Transport Authority (LTA)	Singapour	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	396	Matériel roulant et systèmes	607 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), pour le compte d'Île-de-France Mobilités	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques (EMU) de type Francilien	270	Matériel roulant et systèmes	303 \$
Siemens AG	Allemagne	Exercice d'une option d'achat de composants pour des trains à grande vitesse ICE 4 aux termes d'un contrat avec la Deutsche Bahn (DB)	176	Matériel roulant et systèmes	229 \$
Deuxième trimestre					
Västtrafik	Suède	Rames automotrices électriques à grande vitesse	120	Matériel roulant et systèmes	452 \$
Bangkok Mass Transit System Public Co. Ltd. (BTSC)	Thaïlande	Services de maintenance pour le système <i>INNOVIA</i> Monorail 300	s. o.	Services	287 \$
Aéroport international de Los Angeles (LAX) par l'intermédiaire de LAX Integrated Express Solutions (LINXS)	É.-U.	Conception et fourniture de voitures pour le système de navettes automatisé <i>INNOVIA</i> APM 300, de la signalisation et des systèmes de communication embarqués et en bordure de voie	44	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	219 \$ ⁽¹⁾
Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB)	Autriche	Exercice d'une option d'achat de rames automotrices électriques <i>TALENT 3</i>	150	Matériel roulant et systèmes	218 \$
Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)	Belgique	Tramways <i>FLEXITY</i>	60	Matériel roulant et systèmes	206 \$
Premier trimestre					
Ville de Phoenix	É.-U.	Prolongement du système de navettes automatisé et fourniture de voitures <i>INNOVIA</i> APM 200	24	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	305 \$
Société de transport Maryland Transit Administration (MTA)	É.-U.	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance	s. o.	Services	288 \$
Land Transport Authority (LTA)	Singapour	Voitures <i>INNOVIA</i> APM 300, installation en rattrapage des voitures <i>INNOVIA</i> APM 100 et mise à niveau du système de signalisation	19	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	262 \$
Transport for London (TfL)	R.-U.	Prolongation d'un contrat de services de maintenance	s. o.	Services	149 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), pour le compte d'Île-de-France Mobilités	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques à deux niveaux <i>OMNEO</i> / Regio 2N	72	Matériel roulant et systèmes	120 \$ ⁽²⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques <i>AVENTRA</i> et un contrat de services de maintenance	45	Matériel roulant et systèmes, et services	104 \$

⁽¹⁾ Le contrat a été conclu dans le cadre du consortium LINXS, constitué de Bombardier Transport, ACS Infrastructure Development, Balfour Beatty Investments, Fluor Enterprises, et HOCHTIEF PPP Solutions North America. Le contrat est évalué à 4,9 milliards \$, et seule notre part de la conception et de la fabrication est présentée ci-dessus.

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

Au cours du troisième trimestre clos le 30 septembre 2018, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 % qui est incluse dans le périmètre de consolidation de notre partenaire, nommément CRRC Sifang Co. Ltd., a été retenue par China Railway Corp. (CRC), Chine, pour la fourniture de 120 voitures CR400AF, conformes à la nouvelle norme chinoise pour le réseau ferroviaire à grande vitesse, d'une valeur totale de 324 millions \$. Cette commande n'est pas comprise dans notre carnet de commandes au 30 septembre 2018 puisque l'investissement dans BST est comptabilisé comme une participation dans une entreprise associée.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 815 millions € (954 millions \$) étaient en cours au 30 septembre 2018 en vertu de ces facilités (907 millions € (1,1 milliard \$) au 31 décembre 2017). Des créances clients de respectivement 391 millions € (457 millions \$) et 1020 millions € (1219 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (respectivement 140 millions € (178 millions \$) et 861 millions € (957 millions \$) au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2017 pour une description de ces arrangements, et à la Note 26, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Placements dans des coentreprises et des entreprises associées

Dans le cours normal de nos activités, nous investissons dans des coentreprises et des entreprises associées selon la méthode de la mise en équivalence. Se reporter à la Note 24, Placements dans des coentreprises et des entreprises associées, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

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

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 26, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Changements de méthodes comptables

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Comptabilisation des revenus

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

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

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

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

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

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

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

En vertu de l'IFRS 15, les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés des contrats relatifs au programme d'avions *C Series* seront comptabilisés à un moment précis (livraison), contrairement à la méthode actuelle selon laquelle ils sont comptabilisés progressivement (méthode comptable relative aux contrats à long terme).

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

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

Modifications futures de politiques comptables

Contrats de location

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

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

Impôts sur le résultat

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

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

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

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

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	30 septembre 2018	31 décembre 2017	Diminution
Euro	1,1707	1,1993	(2) %
Dollar canadien	0,7651	0,7975	(4) %
Livre sterling	1,3158	1,3517	(3) %

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

	30 septembre 2018	30 septembre 2017	Diminution
Euro	1,1636	1,1729	(1) %
Dollar canadien	0,7644	0,7962	(4) %
Livre sterling	1,3044	1,3068	— %

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

	30 septembre 2018	30 septembre 2017	Augmentation
Euro	1,1956	1,1118	8 %
Dollar canadien	0,7778	0,7647	2 %
Livre sterling	1,3530	1,2744	6 %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2018				2017			2016
	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	retraité ⁽¹⁾ Troisième	retraité ⁽¹⁾ Deuxième	retraité ⁽¹⁾ Premier	Quatrième
Revenus	3 643 \$	4 262 \$	4 028 \$	4 611 \$	3 839 \$	4 144 \$	3 605 \$	4 380 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	111 \$	68 \$	38 \$	(190) \$	(83) \$	(227) \$	6 \$	(251) \$
RPA (en dollars)								
De base	0,04 \$	0,03 \$	0,01 \$	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,11) \$	0,00 \$	(0,12) \$
Dilué	0,04 \$	0,02 \$	0,01 \$	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,11) \$	0,00 \$	(0,12) \$
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. ⁽²⁾	109 \$	78 \$	22 \$	(38) \$	(2) \$	101 \$	28 \$	(147) \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,04 \$	0,03 \$	0,01 \$	(0,02) \$	0,00 \$	0,05 \$	0,01 \$	(0,07) \$

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

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 6 novembre 2018

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	308 750 749
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	2 062 505 154 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

⁽³⁾ Déduction faite de 62 727 693 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

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

Bons de souscription émis et en cours	305 851 872 ⁽¹⁾
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	110 331 657
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	87 917 338
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	62 727 693

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

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

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

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

Le 7 novembre 2018

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

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

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

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 7 arbres matures, 4 kg de déchets, 432 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 1722 kilomètres parcourus) et 4000 litres d'eau.

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	60
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	68
1. MODE DE PRÉSENTATION	68
2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	69
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	78
4. INFORMATION SECTORIELLE	79
5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	85
6. AUTRES REVENUS	85
7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	86
8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	87
9. RÉSULTAT PAR ACTION	88
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	89
11. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	90
12. SOLDES DES CONTRATS	90
13. STOCKS	91
14. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	91
15. AUTRES ACTIFS	92
16. PROVISIONS	93
17. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	95
18. AUTRES PASSIFS	95
19. CESSION D'ACTIVITÉS	96
20. CAPITAL SOCIAL	98
21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	99
22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	100
23. FACILITÉS DE CRÉDIT	100
24. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	101
25. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	101
26. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	108
27. INFORMATION ANNUELLE ADDITIONNELLE	111
28. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE	115

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus		3 643 \$	3 839 \$	11 933 \$	11 588 \$
Coût des ventes	13	3 073	3 355	10 321	10 148
Marge brute		570	484	1 612	1 440
Charges de vente et d'administration		269	300	864	863
R et D	5	50	53	145	159
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	24	(9)	(52)	(59)	(139)
Autres revenus	6	(11)	—	(81)	(29)
Éléments spéciaux	7	4	50	84	360
RAII		267	133	659	226
Charges de financement	8	147	181	465	522
Revenus de financement	8	(25)	(14)	(87)	(35)
RAI		145	(34)	281	(261)
Impôts sur le résultat		(4)	66	18	76
Résultat net		149 \$	(100) \$	263 \$	(337) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		111 \$	(83) \$	217 \$	(304) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		38	(17)	46	(33)
		149 \$	(100) \$	263 \$	(337) \$
RPA (en dollars)	9				
De base		0,04 \$	(0,04) \$	0,09 \$	(0,15) \$
Dilué		0,04 \$	(0,04) \$	0,08 \$	(0,15) \$

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

(Non audités)

(en millions de dollars américains)

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Résultat net	149 \$	(100) \$	263 \$	(337) \$
AERG				
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net				
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie				
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	(4)	123	(181)	217
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	31	(5)	(18)	85
Impôts sur le résultat	(4)	(9)	41	(38)
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	3	(3)	(2)
	21	112	(161)	262
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG				
Perte nette non réalisée	(1)	(5)	(6)	(4)
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(27)	(76)	1	(147)
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	127	264	621	185
Impôts sur le résultat	4	(1)	(38)	(25)
	131	263	583	160
Total des AERG	124	294	417	271
Total du résultat global	273 \$	194 \$	680 \$	(66) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	217 \$	153 \$	682 \$	(187) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	56	41	(2)	121
	273 \$	194 \$	680 \$	(66) \$

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	30 septembre 2018	31 décembre 2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	1 ^{er} janvier 2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11	2 318 \$	2 988 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 582	1 174	1 220
Actifs sur contrat	12	2 743	2 460	1 631
Stocks	13	4 410	3 429	4 286
Autres actifs financiers	14	157	415	336
Autres actifs	15	375	427	427
Actifs détenus en vue de la vente	19	—	4 150	—
Actifs courants		11 585	15 043	11 284
Immobilisations corporelles		1 568	1 696	1 949
Outils des programmes aéronautiques		4 202	3 581	5 174
Goodwill		1 985	2 042	1 855
Impôts sur le résultat différés		658	595	698
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	19, 24	2 239	491	332
Autres actifs financiers	14	1 289	825	915
Autres actifs	15	743	643	588
Actifs non courants		12 684	9 873	11 511
		24 269 \$	24 916 \$	22 795 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		4 439 \$	3 964 \$	3 045 \$
Provisions	16	1 317	1 630	1 542
Passifs sur contrat	12	3 897	3 820	3 840
Autres passifs financiers	17	474	342	608
Autres passifs	18	1 365	1 723	1 634
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	19	—	2 686	—
Passifs courants		11 492	14 165	10 669
Provisions	16	1 269	781	1 561
Passifs sur contrat	12	1 929	1 272	1 673
Dette à long terme		9 125	9 200	8 738
Avantages de retraite		2 157	2 633	2 647
Autres passifs financiers	17	1 470	965	999
Autres passifs	18	581	595	891
Passifs non courants		16 531	15 446	16 509
		28 023	29 611	27 178
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 319)	(6 608)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		1 565	1 913	1 671
		(3 754)	(4 695)	(4 383)
		24 269 \$	24 916 \$	22 795 \$
Engagements et éventualités	26			

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS
(Non audités)
Pour les trimestres clos les
(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG			Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
Au 30 juin 2018	347 \$	2 633 \$	73 \$	(6 438) \$	(2 125) \$	217 \$	(1) \$	(48) \$	(406) \$	(5 748) \$	1 919 \$	(3 829) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	111	—	—	—	—	—	111	38	149
AERG	—	—	—	—	131	—	(1)	21	(45)	106	18	124
	—	—	—	111	131	—	(1)	21	(45)	217	56	273
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	270	—	—	—	—	—	—	270	—	270
Options exercées	—	37	—	—	—	(11)	—	—	—	26	—	26
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(19)	(19)
Actions achetées – Régime d'UAR	—	(97)	—	—	—	—	—	—	—	(97)	—	(97)
Actions distribuées – Régime d'UAI	—	49	—	—	—	(49)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	20	—	—	—	20	—	20
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle ⁽²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(391)	(391)
Au 30 septembre 2018	347 \$	2 622 \$	343 \$	(6 334) \$	(1 994) \$	177 \$	(2) \$	(27) \$	(451) \$	(5 319) \$	1 565 \$	(3 754) \$
Au 30 juin 2017⁽³⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(6 089) \$	(2 863) \$	146 \$	7 \$	25 \$	(326) \$	(6 528) \$	1 843 \$	(4 685) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(83)	—	—	—	—	—	(83)	(17)	(100)
AERG	—	—	—	—	257	—	(5)	106	(122)	236	58	294
	—	—	—	(83)	257	—	(5)	106	(122)	153	41	194
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(5)	(5)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(38)	—	—	—	—	—	(38)	38	—
Au 30 septembre 2017⁽³⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(6 217) \$	(2 606) \$	160 \$	2 \$	131 \$	(448) \$	(6 406) \$	1 917 \$	(4 489) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à Airbus le 1^{er} juillet 2018 dans le cadre de la vente d'une participation majoritaire dans SCACS. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails.

⁽²⁾ Représente la décomptabilisation de la participation ne donnant pas le contrôle relative à la cession de SCACS. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails.

⁽³⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

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

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.

	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2017⁽¹⁾	347 \$	2 154 \$	73 \$	(6 414) \$	(2 577) \$	171 \$	4 \$	127 \$	(493) \$	(6 608) \$	1 913 \$	(4 695) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	217	—	—	—	—	—	217	46	263
AERG	—	—	—	—	583	—	(6)	(154)	42	465	(48)	417
	—	—	—	217	583	—	(6)	(154)	42	682	(2)	680
Émission de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	270	—	—	—	—	—	—	270	—	270
Émission d'actions ⁽³⁾	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Options exercées	—	41	—	—	—	(12)	—	—	—	29	—	29
Dividendes	—	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(71)	(71)
Actions achetées – Régime d'UAR	—	(97)	—	—	—	—	—	—	—	(97)	—	(97)
Actions distribuées – Régime d'UAI	—	49	—	—	—	(49)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	67	—	—	—	67	—	67
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle ⁽⁴⁾	—	—	—	(116)	—	—	—	—	—	(116)	(275)	(391)
Au 30 septembre 2018	347 \$	2 622 \$	343 \$	(6 334) \$	(1 994) \$	177 \$	(2) \$	(27) \$	(451) \$	(5 319) \$	1 565 \$	(3 754) \$
Au 1^{er} janvier 2017⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 716) \$	(2 772) \$	128 \$	6 \$	(123) \$	(149) \$	(6 054) \$	1 671 \$	(4 383) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(304)	—	—	—	—	—	(304)	(33)	(337)
AERG	—	—	—	—	166	—	(4)	254	(299)	117	154	271
	—	—	—	(304)	166	—	(4)	254	(299)	(187)	121	(66)
Dividendes	—	—	—	(19)	—	—	—	—	—	(19)	—	(19)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(53)	(53)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	32	—	—	—	32	—	32
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(178)	—	—	—	—	—	(178)	178	—
Au 30 septembre 2017⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(6 217) \$	(2 606) \$	160 \$	2 \$	131 \$	(448) \$	(6 406) \$	1 917 \$	(4 489) \$

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

⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à Airbus le 1^{er} juillet 2018 dans le cadre de la vente d'une participation majoritaire dans SCACS. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 20 – Capital social, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Comprend 391 millions \$ relatifs à la décomptabilisation de la participation ne donnant pas le contrôle relative à la cession de SCACS. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(Non audités)

(en millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Activités opérationnelles					
Résultat net		149 \$	(100) \$	263 \$	(337) \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		62	69	188	225
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	6, 7	—	2	11	45
Impôts sur le résultat différés		(50)	32	(73)	47
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	6, 7	(11)	—	(575)	(30)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	7	10	—	609	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	24	(9)	(52)	(59)	(139)
Charge à base d'actions	21	20	14	67	32
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		30	27	49	30
Variation nette des soldes hors caisse	22	(342)	(200)	(1 172)	(579)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(141)	(208)	(692)	(706)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(253)	(287)	(830)	(1 011)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	7	24	—	663	59
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCACS du périmètre de consolidation	19	(151)	—	(151)	—
Sorties de fonds liées à une cession d'activités	19	(25)	—	(25)	—
Participations dans des parts sans droit de vote de SCACS	19	(85)	—	(85)	—
Autres		—	(7)	37	15
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(490)	(294)	(391)	(937)
Activités de financement					
Remboursement de dette à long terme		(3)	(7)	(11)	(24)
Variation nette des emprunts à court terme		—	113	—	167
Dividendes versés ⁽²⁾		(5)	(7)	(15)	(15)
Achat d'actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR		(97)	—	(97)	—
Émission d'actions classe B	20	28	—	504	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(19)	(5)	(71)	(53)
Autres		61	—	(3)	(28)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(35)	94	307	47
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		10	26	37	47
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(656)	(382)	(739)	(1 549)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période⁽³⁾	11	2 974	2 217	3 057	3 384
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période⁽³⁾	11	2 318 \$	1 835 \$	2 318 \$	1 835 \$
Information supplémentaire⁽⁴⁾⁽⁵⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		150 \$	136 \$	488 \$	433 \$
Impôts sur le résultat		36 \$	39 \$	107 \$	71 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		6 \$	45 \$	22 \$	56 \$
Impôts sur le résultat		2 \$	3 \$	5 \$	16 \$

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

⁽²⁾ Relatif aux actions privilégiées.

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

⁽⁴⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, sauf s'ils ont été capitalisés dans les immobilisations corporelles ou incorporelles, auquel cas ils sont pris en compte dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement. Les montants payés ou reçus au titre des impôts sur le résultat sont présentés dans les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

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

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 a été autorisée par le conseil d'administration le 7 novembre 2018.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 septembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Euro	1,1707	1,1993	1,0541
Dollar canadien	0,7651	0,7975	0,7430
Livre sterling	1,3158	1,3517	1,2312

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les neuf mois clos les	
	30 septembre 2018	30 septembre 2017	30 septembre 2018	30 septembre 2017
Euro	1,1636	1,1729	1,1956	1,1118
Dollar canadien	0,7644	0,7962	0,7778	0,7647
Livre sterling	1,3044	1,3068	1,3530	1,2744

2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Comptabilisation des revenus

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

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

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

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

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

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

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

En vertu de l'IFRS 15, les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés des contrats relatifs au programme d'avions *C Series* seront comptabilisés à un moment précis (livraison), contrairement à la méthode actuelle selon laquelle ils sont comptabilisés progressivement (méthode comptable relative aux contrats à long terme).

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

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

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

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

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

	Au 1^{er} janvier 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 489) \$
Options des clients	(635)
Contrepartie variable	(85)
Provisions pour contrats déficitaires	(154)
Composante de financement importante	(25)
ECC, impôts et autres	5
Variation nette des capitaux propres	(894)
Capitaux propres retraités	(4 383) \$
	Trimestre clos le 30 septembre 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	200 \$
Résultat net :	
Options des clients	15
Contrepartie variable	(4)
Provisions pour contrats déficitaires	9
Composante de financement importante	(6)
Impôts et autres	3
Variation nette du résultat net	17
AERG	
ECC	(23)
Diminution nette du résultat global	(6)
Résultat global retraité	194 \$
	Neuf mois clos le 30 septembre 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(94) \$
Résultat net :	
Options des clients	81
Contrepartie variable	22
Provisions pour contrats déficitaires	31
Composante de financement importante	(15)
Impôts et autres	(12)
Variation nette du résultat net	107
AERG	
ECC	(79)
Diminution nette du résultat global	28
Résultat global retraité	(66) \$
	Au 30 septembre 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 623) \$
Options des clients	(554)
Contrepartie variable	(63)
Provisions pour contrats déficitaires	(123)
Composante de financement importante	(40)
ECC, impôts et autres	(86)
Variation nette des capitaux propres	(866)
Capitaux propres retraités	(4 489) \$

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2017			
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	3 835 \$	4 \$	3 839 \$
Coût des ventes	3 369	(14)	3 355
Marge brute	466	18	484
Charges de vente et d'administration	300	—	300
R et D	53	—	53
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(52)	—	(52)
Éléments spéciaux	50	—	50
RAII	115	18	133
Charges de financement	175	6	181
Revenus de financement	(14)	—	(14)
RAI	(46)	12	(34)
Impôts sur le résultat	71	(5)	66
Résultat net	(117) \$	17 \$	(100) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(91) \$	8 \$	(83) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(26)	9	(17)
	(117) \$	17 \$	(100) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,05) \$	0,01 \$	(0,04) \$
Neuf mois clos le 30 septembre 2017			
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	11 503 \$	85 \$	11 588 \$
Coût des ventes	10 192	(44)	10 148
Marge brute	1 311	129	1 440
Charges de vente et d'administration	863	—	863
R et D	159	—	159
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(139)	—	(139)
Autres revenus	(29)	—	(29)
Éléments spéciaux	360	—	360
RAII	97	129	226
Charges de financement	507	15	522
Revenus de financement	(35)	—	(35)
RAI	(375)	114	(261)
Impôts sur le résultat	69	7	76
Résultat net	(444) \$	107 \$	(337) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(408) \$	104 \$	(304) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(36)	3	(33)
	(444) \$	107 \$	(337) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,19) \$	0,04 \$	(0,15) \$

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

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

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

Les montants retraités des résultats opérationnels sectoriels se présentent comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De plus, étant donné que l'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, les provisions pour contrats déficitaires liées aux contrats à long terme dans Transport ne sont plus portées en diminution des soldes liés aux contrats et ont été reclassées des stocks aux provisions. Dans les états financiers consolidés intermédiaires pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018, pour mieux rendre compte de l'usage des provisions selon la méthode du pourcentage d'achèvement des contrats, le reclassement des provisions pour contrats déficitaires au 1^{er} janvier 2017, au 31 mars 2017, au 31 décembre 2017 et au 31 mars 2018 a été réduit de respectivement 674 millions \$, 741 millions \$, 1082 millions \$ et 1221 millions \$ par rapport aux montants indiqués dans les états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2018. Ces reclassements entre les soldes liés aux contrats et les provisions présentées à l'état de la situation financière n'ont eu aucune incidence sur les résultats opérationnels, les capitaux propres ou les flux de trésorerie. Voir la Note 12 – Soldes des contrats et la Note 16 – Provisions, pour plus de détails.

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

Par suite des ajustements et des reclassements susmentionnés, certaines informations exigées dans les états financiers annuels conformément à l'IFRS 15, qui n'ont pas été incluses dans les états financiers consolidés annuels les plus récents de la Société, ont été incluses dans les présents états financiers consolidés intermédiaires. Voir la Note 27 – Information annuelle additionnelle, pour plus de détails.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Contrats de location

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

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

Impôts sur le résultat

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

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

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

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

4. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 100 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400* et la gamme de biréacteurs régionaux *CRJ Series*. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges. Avions commerciaux détient également une participation dans une entreprise associée, SCACS, en lien avec les avions A220.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

Siège social et élimination

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

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2018						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 139 \$	1 082 \$	256 \$	165 \$	1 \$	3 643 \$
Revenus intersectoriels	1	1	—	265	(267)	—
Total des revenus	2 140	1 083	256	430	(266)	3 643
RAII avant éléments spéciaux	187	89	(9)	36	(32)	271
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	3	9	(13)	1	4	4
RAII	184 \$	80 \$	4 \$	35 \$	(36) \$	267
Charges de financement						147
Revenus de financement						(25)
RAI						145
Impôts sur le résultat						(4)
Résultat net						149 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	32 \$	13 \$	3 \$	2 \$	— \$	50 \$
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	(22) \$	— \$	13 \$	— \$	— \$	(9) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	36 \$	198 \$	— \$	9 \$	(14) \$	229 \$
Amortissement	25 \$	24 \$	3 \$	11 \$	(1) \$	62 \$

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

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2017 ⁽¹⁾						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 145 \$	1 071 \$	515 \$	107 \$	1 \$	3 839 \$
Revenus intersectoriels	1	3	—	242	(246)	—
Total des revenus	2 146	1 074	515	349	(245)	3 839
RAII avant éléments spéciaux	192	90	(74)	27	(52)	183
Éléments spéciaux ⁽²⁾	52	3	1	(6)	—	50
RAII	140 \$	87 \$	(75) \$	33 \$	(52) \$	133
Charges de financement						181
Revenus de financement						(14)
RAI						(34)
Impôts sur le résultat						66
Résultat net						(100) \$
Autres informations						
R et D ⁽³⁾	25 \$	12 \$	10 \$	1 \$	5 \$	53 \$
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	(52) \$	— \$	— \$	— \$	— \$	(52) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	18 \$	242 \$	16 \$	4 \$	7 \$	287 \$
Amortissement	22 \$	21 \$	15 \$	11 \$	— \$	69 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	1 \$	— \$	— \$	— \$	1 \$	2 \$

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

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

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

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

Neuf mois clos le 30 septembre 2018

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 750 \$	3 498 \$	1 335 \$	347 \$	3 \$	11 933 \$
Revenus intersectoriels	4	2	—	984	(990)	—
Total des revenus	6 754	3 500	1 335	1 331	(987)	11 933
RAII avant éléments spéciaux	583	298	(148)	140	(130)	743
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	45	13	589	(6)	(557)	84
RAII	538 \$	285 \$	(737) \$	146 \$	427 \$	659
Charges de financement						465
Revenus de financement						(87)
RAI						281
Impôts sur le résultat						18
Résultat net						263 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	86 \$	44 \$	10 \$	5 \$	— \$	145 \$
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	(75) \$	3 \$	13 \$	— \$	— \$	(59) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾⁽³⁾	107 \$	618 \$	46 \$	18 \$	(622) \$	167 \$
Amortissement	75 \$	71 \$	9 \$	36 \$	(3) \$	188 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	8 \$	— \$	— \$	— \$	3 \$	11 \$

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

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

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

Neuf mois clos le 30 septembre 2017⁽¹⁾

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 132 \$	3 482 \$	1 666 \$	304 \$	4 \$	11 588 \$
Revenus intersectoriels	4	3	—	886	(893)	—
Total des revenus	6 136	3 485	1 666	1 190	(889)	11 588
RAII avant éléments spéciaux	598	299	(248)	68	(131)	586
Éléments spéciaux ⁽²⁾	284	34	3	(6)	45	360
RAII	314 \$	265 \$	(251) \$	74 \$	(176) \$	226
Charges de financement						522
Revenus de financement						(35)
RAI						(261)
Impôts sur le résultat						76
Résultat net						(337) \$
Autres informations						
R et D ⁽³⁾	74 \$	39 \$	29 \$	2 \$	15 \$	159 \$
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	(139) \$	— \$	— \$	— \$	— \$	(139) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	42 \$	823 \$	77 \$	15 \$	(5) \$	952 \$
Amortissement	73 \$	66 \$	49 \$	36 \$	1 \$	225 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽²⁾	33 \$	— \$	— \$	— \$	7 \$	40 \$

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

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

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

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

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

	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Actifs			
Total des actifs	24 269 \$	24 916 \$	22 795 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	2 318	3 057	3 384
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽³⁾	67	60	41
Impôts sur le résultat différés	658	595	698
Actifs sectoriels	21 226	21 204	18 672
Passifs			
Total des passifs	28 023	29 611	27 178
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽⁴⁾	155	139	141
Impôts sur le résultat à payer ⁽⁵⁾	157	187	217
Dettes à long terme ⁽⁶⁾	9 136	9 218	8 769
Passifs sectoriels	18 575 \$	20 067 \$	18 051 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(29) \$	(1 106) \$	(754) \$
Avions d'affaires	2 498 \$	2 178 \$	1 393 \$
Avions commerciaux	918 \$	311 \$	293 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	(318) \$	190 \$	62 \$
Siège social et élimination	(418) \$	(436) \$	(373) \$

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

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

⁽³⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽⁴⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽⁵⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 ⁽¹⁾	2018	2017 ⁽¹⁾
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽²⁾	777 \$	802 \$	2 617 \$	2 712 \$
Services ⁽³⁾	306	272	883	773
	1 083	1 074	3 500	3 485
Avions commerciaux⁽⁴⁾	256	515	1 335	1 666
Aérostructures et Services d'ingénierie				
Revenus externes	165	107	347	304
Revenus intersectoriels	265	242	984	886
	430	349	1 331	1 190
Transport				
Matériel roulant et systèmes ⁽⁵⁾	1 447	1 462	4 529	4 166
Services ⁽⁶⁾	475	479	1 534	1 372
Signalisation ⁽⁷⁾	218	205	691	598
	2 140	2 146	6 754	6 136
Siège social et élimination	(266)	(245)	(987)	(889)
	3 643 \$	3 839 \$	11 933 \$	11 588 \$

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

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

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

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

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

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

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

5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Coûts de R et D	260 \$	270 \$	746 \$	932 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(222)	(234)	(642)	(829)
	38	36	104	103
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	12	17	41	56
	50 \$	53 \$	145 \$	159 \$

6. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(1) \$	2 \$	(72) \$	(2) \$
Gains sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles ⁽²⁾	(11)	—	(14)	(30)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	—	2	3	7
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	1	(3)	2	—
Autres	—	(1)	—	(4)
	(11) \$	— \$	(81) \$	(29) \$

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

⁽²⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard de la <i>C Series</i> ⁽¹⁾	10 \$	— \$	609 \$	— \$
Gain sur cession d'immobilisations corporelles ⁽²⁾	—	—	(561)	—
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle ⁽³⁾	(34)	—	(34)	—
Achat de rentes de retraite ⁽⁴⁾	22	—	32	—
Charges de restructuration ⁽⁵⁾	2	7	18	248
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽⁶⁾	—	43	17	43
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽⁷⁾	4	—	4	45
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁸⁾	—	—	(1)	(11)
Renégociation d'une entente commerciale ⁽⁹⁾	—	—	—	35
Litige fiscal ⁽¹⁰⁾	(4)	11	(4)	11
Incidences fiscales des éléments spéciaux ⁽¹⁾	(1)	—	(71)	(9)
	(1) \$	61 \$	9 \$	362 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAIL	4 \$	50 \$	84 \$	360 \$
Charges de financement – Charge d'intérêts liée à un litige fiscal ⁽¹⁰⁾	(4)	11	(4)	11
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	(1)	—	(71)	(9)
	(1) \$	61 \$	9 \$	362 \$

(1) L'acquisition par Airbus de 50,01 % de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*, a entraîné une charge comptable avant impôts de 609 millions \$ (545 millions \$ après impôts) dont une tranche de 599 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 et une tranche de 10 millions \$, au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018, ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie. Après la clôture, les avions *C Series* ont été renommés A220 par Airbus. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus d'informations sur la transaction.

(2) Lié à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).

(3) Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.

(4) Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes. Au troisième trimestre de 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3 000 retraités au titre de régimes de retraite à prestations définies en Ontario pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 479 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 457 millions \$.

(5) Représentent des indemnités de départ de respectivement 2 millions \$ et 14 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant. Représentaient des indemnités de départ de respectivement 7 millions \$ et 218 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.

(6) Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport (43 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017).

(7) À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 4 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2018 (au deuxième trimestre de 2017, la Société avait comptabilisé une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision sur contrats de 17 millions \$). *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.

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

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

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

8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 ⁽¹⁾	2018	2017 ⁽¹⁾
Charges de financement				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	16 \$	21 \$	50 \$	59 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	9	16	47	44
Désactualisation des provisions	6	4	19	14
Désactualisation des avances ⁽²⁾	2	6	14	15
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4	12	12
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽³⁾	7	8	—	36
Litige fiscal ⁽⁴⁾	—	11	—	11
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	—	—	2
Autres	19	26	61	58
	63	96	203	251
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	84	85	262	271
	147 \$	181 \$	465 \$	522 \$
Revenus de financement				
Variations des taux d'actualisation des provisions	(2) \$	(1) \$	(20) \$	— \$
Gain net sur certains instruments financiers ⁽³⁾	—	—	(11)	—
Litige fiscal ⁽⁴⁾	(4)	—	(4)	—
Autres	(10)	(3)	(24)	(8)
	(16)	(4)	(59)	(8)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(6)	(3)	(17)	(9)
Revenu tiré des placements dans des titres	(2)	(6)	(8)	(13)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(1)	(1)	(3)	(5)
	(9)	(10)	(28)	(27)
	(25) \$	(14) \$	(87) \$	(35) \$

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

⁽²⁾ Représente les ajustements des prix de transaction pour certaines commandes comportant une composante de financement importante en raison d'une différence marquée entre le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur le litige fiscal.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 66 millions \$ et 188 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 6,63 % et 6,62 % (respectivement 49 millions \$ et 131 millions \$, selon un taux moyen de 6,27 % et 6,15 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

9. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017 ⁽¹⁾	2018	2017 ⁽¹⁾
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	111 \$	(83) \$	217 \$	(304) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(21)	(19)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	104 \$	(90) \$	196 \$	(323) \$
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	(13)	—	(6)	—
Résultat net dilué attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	91 \$	(90) \$	190 \$	(323) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 364 820	2 195 330	2 299 261	2 195 501
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des bons de souscription et de l'option de conversion	260 123	—	204 071	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 624 943	2 195 330	2 503 332	2 195 501
RPA (en dollars)				
De base	0,04 \$	(0,04) \$	0,09 \$	(0,15) \$
Dilué	0,04 \$	(0,04) \$	0,08 \$	(0,15) \$

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

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 15 465 047 et 24 859 524 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (respectivement 379 359 763 et 365 276 210 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif.

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net		Juste valeur par le biais des AERG	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés					
30 septembre 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 318 \$	— \$	2 318 \$	2 318 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 582	—	1 582	1 582
Autres actifs financiers	784	—	320	280	62	1 446	1 464
	784 \$	— \$	320 \$	4 180 \$	62 \$	5 346 \$	5 364 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 439 \$	— \$	4 439 \$	4 439 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	9 136	—	9 136	9 481
Autres passifs financiers	675	483	s. o.	615	160	1 933	1 966
	675 \$	483 \$	s. o.	14 190 \$	160 \$	15 508 \$	15 886 \$
31 décembre 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 988 \$	2 988 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 174	—	1 174	1 174
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 \$	216 \$	361 \$	1 505 \$	253 \$	5 402 \$	5 440 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 958 \$	— \$	3 964 \$	3 964 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 \$	80 \$	s. o.	13 853 \$	184 \$	14 471 \$	14 647 \$
1^{er} janvier 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 220	—	1 220	1 220
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	3 528 \$	227 \$	374 \$	1 530 \$	196 \$	5 855 \$	5 876 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 039 \$	— \$	3 045 \$	3 045 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 616 \$	368 \$	13 390 \$	13 285 \$

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

s. o. : sans objet

11. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

	30 septembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 318 \$	3 057 \$	3 384 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente	—	69	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 318 \$	2 988 \$	3 384 \$

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

12. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	9 060 \$	8 306 \$	6 796 \$
Moins : avances et facturations progressives	(6 788)	(6 171)	(5 362)
	2 272	2 135	1 434
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	533	367	270
Moins : avances et facturations progressives	(62)	(42)	(73)
	471	325	197
	2 743 \$	2 460 \$	1 631 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avances sur programmes aéronautiques	2 852 \$	2 120 \$	3 110 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 137	1 981	1 497
Autres revenus différés	837	991	906
	5 826 \$	5 092 \$	5 513 \$
Dont la tranche courante	3 897 \$	3 820 \$	3 840 \$
Dont la tranche non courante	1 929	1 272	1 673
	5 826 \$	5 092 \$	5 513 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables, pour plus de détails.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 617 millions € (723 millions \$) au 30 septembre 2018 (434 millions € (520 millions \$) au 31 décembre 2017 et 471 millions € (496 millions \$) au 1^{er} janvier 2017). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

13. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Programmes aéronautiques	3 411 \$	2 472 \$	3 187 \$
Produits finis ⁽²⁾	808	749	904
Autres	191	208	195
	4 410 \$	3 429 \$	4 286 \$

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

⁽²⁾ Les produits finis comprennent 2 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 4 avions d'occasion, totalisant 70 millions \$ au 30 septembre 2018 (3 avions neufs et 5 avions d'occasion, totalisant 93 millions \$ au 31 décembre 2017 et 1 avion neuf et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 1061 millions \$ et 3863 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (respectivement 1265 millions \$ et 4205 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 43 millions \$ et 203 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement 1 million \$ et 10 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (une moins-value de respectivement 46 millions \$ et 245 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement néant et 14 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017).

14. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Créances d'une partie liée ⁽¹⁾	425 \$	— \$	— \$
Placements dans des titres ⁽²⁾⁽³⁾	320	361	380
Créances sur contrats à long terme	241	253	231
Placements dans des structures de financement ⁽³⁾	178	219	211
Instruments financiers dérivés	163	332	340
Parts sans droit de vote de SCACS ⁽⁴⁾	57	—	—
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽³⁾	25	49	64
Encaisse affectée	23	12	10
Autres	14	14	15
	1 446 \$	1 240 \$	1 251 \$
Dont la tranche courante	157 \$	415 \$	336 \$
Dont la tranche non courante	1 289	825	915
	1 446 \$	1 240 \$	1 251 \$

⁽¹⁾ Cette créance à recevoir de SCACS représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCACS relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Voir la Note 17 – Autres passifs financiers, pour plus d'informations.

⁽²⁾ Comprennent 16 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 septembre 2018 (51 millions \$ au 31 décembre 2017 et 78 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽³⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions comptabilisés au coût amorti au 30 septembre 2018. Comptabilisés à la juste valeur, sauf 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et 50 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2017 (respectivement 2 millions \$, 6 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽⁴⁾ Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails.

15. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avantages de retraite	334 \$	290 \$	124 \$
Taxe de vente et autres taxes	215	262	238
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	173	120	112
Concessions de vente payées d'avance	143	174	274
Charges payées d'avance	125	107	145
Impôts sur le résultat à recevoir	67	60	41
Charges de financement différées	43	40	51
Autres	18	17	30
	1 118 \$	1 070 \$	1 015 \$
Dont la tranche courante	375 \$	427 \$	427 \$
Dont la tranche non courante	743	643	588
	1 118 \$	1 070 \$	1 015 \$

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

16. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2017 ⁽²⁾⁽³⁾	672 \$	554 \$	277 \$	1 420 \$	196 \$	3 119 \$
Additions	69	—	26 ⁽⁴⁾	101	12	208
Utilisation	(104)	(69)	(43)	(353)	(4)	(573)
Reprises	(20)	(5)	(18) ⁽⁴⁾	(73)	(1)	(117)
Charge de désactualisation	1	6	—	6	—	13
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(7)	—	(11)	—	(18)
Incidence des fluctuations de taux de change	(18)	—	(10)	(9)	(2)	(39)
Solde au 30 juin 2018⁽³⁾	600 \$	479 \$	232 \$	1 081 \$	201 \$	2 593 \$
Additions	99 ⁽⁵⁾	—	5 ⁽⁴⁾	554 ⁽⁵⁾	—	658
Utilisation	(54)	(19)	(18)	(85)	(19)	(195)
Reprises	(33)	(36) ⁽⁶⁾	(3) ⁽⁴⁾	(18)	(2)	(92)
Charge de désactualisation	—	3	—	3	—	6
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(1)	—	—	—	(2)
Cession des activités de SCACS ⁽⁷⁾	(15)	—	—	(378)	—	(393)
Incidence des fluctuations de taux de change	6	1	3	1	—	11
Solde au 30 septembre 2018	602 \$	427 \$	219 \$	1 158 \$	180 \$	2 586 \$
Dont la tranche courante	488 \$	65 \$	77 \$	531 \$	156 \$	1 317 \$
Dont la tranche non courante	114	362	142	627	24	1 269
	602 \$	427 \$	219 \$	1 158 \$	180 \$	2 586 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

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

⁽⁵⁾ Comprennent les obligations supplémentaires que la Société a comptabilisées relativement à la cession de SCACS. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails. De plus, elles comprennent une provision pour contrats déficitaires liée à *Primove*. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les reprises liées aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

⁽⁷⁾ Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails sur la cession de SCACS.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2017 ⁽²⁾	670 \$	562 \$	111 \$	1 594 \$	166 \$	3 103 \$
Additions	103	2	212 ⁽³⁾	176 ⁽⁴⁾	46	539
Utilisation	(77)	(17)	(67)	(309)	(29)	(499)
Reprises	(36)	(3)	(2)	(26) ⁽⁵⁾	(3)	(70)
Charge de désactualisation	1	4	—	4	1	10
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(2)	—	5	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	30	—	17	42	3	92
Solde au 30 juin 2017 ⁽²⁾	691 \$	546 \$	271 \$	1 486 \$	184 \$	3 178 \$
Additions	63	8	13 ⁽³⁾	9	36 ⁽⁶⁾	129
Utilisation	(49)	—	(11)	(58)	(30)	(148)
Reprises	(47)	(3)	(9) ⁽³⁾	(11) ⁽⁵⁾	(1)	(71)
Charge de désactualisation	—	2	—	1	1	4
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(3)	—	3	—	(1)
Incidence des fluctuations de taux de change	14	—	4	8	3	29
Solde au 30 septembre 2017 ⁽²⁾	671 \$	550 \$	268 \$	1 438 \$	193 \$	3 120 \$
Dont la tranche courante	571 \$	90 \$	187 \$	716 \$	160 \$	1 724 \$
Dont la tranche non courante	100	460	81	722	33	1 396
	671 \$	550 \$	268 \$	1 438 \$	193 \$	3 120 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

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

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

⁽⁶⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la provision pour litige fiscal.

17. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Instruments financiers dérivés	835 \$	538 \$	627 \$
Avances gouvernementales remboursables	795 ⁽¹⁾	550	395
Incitatifs à la location	58	74	141
Tranche courante de la dette à long terme	11	18	31
Coûts non récurrents des fournisseurs	17	13	351
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	—	25
Autres	228	114	37
	1 944 \$	1 307 \$	1 607 \$
Dont la tranche courante	474 \$	342 \$	608 \$
Dont la tranche non courante	1 470	965	999
	1 944 \$	1 307 \$	1 607 \$

⁽¹⁾ Dont une tranche de 425 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCACS. Se reporter à la Note 14 – Autres actifs financiers, pour plus de détails sur la créance à recevoir d'une partie liée. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

18. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avantages du personnel	621 \$	690 \$	652 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	490	640	579
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	386	388	650
Impôts sur le résultat à payer	157	187	217
Autres taxes payées	90	234	163
Autres	202	179	264
	1 946 \$	2 318 \$	2 525 \$
Dont la tranche courante	1 365 \$	1 723 \$	1 634 \$
Dont la tranche non courante	581	595	891
	1 946 \$	2 318 \$	2 525 \$

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

19. CESSION D'ACTIVITÉS

Le 1^{er} juillet 2018, Airbus SAS (« Airbus »), filiale entièrement détenue par Airbus SE, a acquis le contrôle de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*. Selon les termes de la transaction, Airbus fournit son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS. Avec prise d'effet le 1^{er} juillet 2018, Airbus détient une participation de 50,01 % dans SCACS. La Société et Investissement Québec (IQ) détiennent des participations de respectivement 33,55 % et 16,44 %. Après la clôture, les avions *C Series* ont été renommés A220 par Airbus.

Étant donné que la Société ne contrôle plus SCACS, la transaction a été comptabilisée comme une cession de SCACS le 1^{er} juillet 2018 en échange d'une participation dans SCACS qui est comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence et présentée dans le secteur Avions commerciaux. La transaction a entraîné une charge comptable avant impôts de 609 millions \$ (545 millions \$ après impôts) dans les éléments spéciaux, voir la Note 7 – Éléments spéciaux, dont une tranche de 599 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 à titre de réduction du solde des actifs détenus en vue de la vente de SCACS et une tranche de 10 millions \$, au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018.

L'incidence des transactions se détaille comme suit au :

	1 ^{er} juillet 2018	
Juste valeur de SCACS ⁽¹⁾		5 250 \$
Participation		33,55 %
Placement de Bombardier dans une entreprise associée à la juste valeur		1 761 \$
<u>Décomptabilisation d'actifs, de passifs et de la participation ne donnant pas le contrôle⁽²⁾</u>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	151 \$	
Autres actifs courants ⁽³⁾	1 018	
Actifs non courants ⁽⁴⁾	3 072	
Total des actifs	4 241 \$	
Passifs courants ⁽⁵⁾	(1 092) \$	
Passifs non courants ⁽⁶⁾	(1 709)	
Total des passifs	(2 801) \$	
Participation ne donnant pas le contrôle	(391) \$	(1 049) \$
<u>Autres éléments fournis par Bombardier</u>		
Juste valeur des bons de souscription ⁽⁷⁾		(270)
Engagements de financement ⁽⁷⁾		(310)
Autres obligations de Bombardier ⁽⁷⁾		(741)
Charge comptable avant impôts		(609) \$
Recouvrements d'impôt		64
Charge comptable		(545) \$

⁽¹⁾ La juste valeur de SCACS au 1^{er} juillet 2018 a été déterminée sur la base de conseils professionnels externes indépendants et de consultations avec le partenaire détenant le contrôle.

⁽²⁾ Valeur comptable avant les charges spéciales qui ont été comptabilisées en réduction des actifs détenus en vue de la vente pour le trimestre clos le 30 juin 2018.

⁽³⁾ Comprennent principalement les stocks.

⁽⁴⁾ Comprennent principalement l'outillage des programmes aéronautiques.

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

⁽⁶⁾ Comprennent principalement les provisions, les passifs sur contrat et les autres passifs financiers.

⁽⁷⁾ De plus, le 1^{er} juillet 2018, la Société a comptabilisé i) la juste valeur de 270 millions \$ de bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus dans les capitaux propres, ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché des parts sans droit de vote qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement de Bombardier, qui a été inclus dans les autres passifs financiers et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie.

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

Depuis le 1^{er} juillet 2018, Airbus est également chargée de fournir i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui implique la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client pour le programme d'avions *C Series*. Le siège social, la chaîne d'assemblage principale et les fonctions connexes de SCACS restent à Mirabel, au Québec, tout en bénéficiant du réseau et de la portée internationaux d'Airbus. La présence industrielle mondiale d'Airbus s'étend au Canada avec la chaîne d'assemblage finale des avions *C Series*, ainsi qu'aux É.-U. avec une chaîne de production supplémentaire dans son site d'assemblage, en Alabama. Il n'y a pas eu d'apport en numéraire de la part des partenaires à la clôture, et SCACS n'a pas assumé de dette financière. En raison de la clôture anticipée de la transaction, les modalités du plan de financement de la Société ont été mises à jour conformément à l'échéancier suivant : Bombardier assurera le financement des besoins en trésorerie de SCACS, le cas échéant, au cours du deuxième semestre de 2018 jusqu'à concurrence de 225 millions \$; jusqu'à concurrence de 350 millions \$ en 2019, et jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux années suivantes, le tout en contrepartie des parts sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulatif de 2 %. Tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes sera comblé proportionnellement par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion. Au 30 septembre 2018, la Société a investi 85 millions \$ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de SCACS. Après la clôture, les avions *C Series* ont été renommés A220 par Airbus.

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

Le conseil d'administration de SCACS comprend sept administrateurs, dont quatre ont été nommés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus peut choisir de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

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

Actifs détenus en vue de la vente

Cette transaction a été présentée à titre d'actif détenu en vue de la vente au 31 décembre 2017. Les principales catégories d'actifs détenus en vue de la vente ou de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente, qui ont été présentés dans le secteur isolable des avions commerciaux, étaient comme suit au :

	31 décembre 2017 ⁽¹⁾
Trésorerie et équivalents de trésorerie	69 \$
Autres actifs courants ⁽²⁾	1 043
Actifs non courants ⁽³⁾	3 038
Total des actifs	4 150 \$
Passifs courants ⁽⁴⁾	971 \$
Passifs non courants ⁽⁵⁾	1 715
Total des passifs	2 686 \$

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

⁽²⁾ Comprennent principalement les stocks.

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

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

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

20. CAPITAL SOCIAL

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

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

21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 30 septembre					
	2018			2017		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	87 811 681	1 154 381	20 499 201	40 063 630	2 677 843	21 356 181
Attribuées	988 421	—	—	36 272 136	439	—
Exercées	—	(52 532)	(20 460 527)	—	—	—
Annulées	(1 984 613)	—	(38 674)	(8 545 499)	(1 372 230)	(227 215)
Solde à la fin de la période	86 815 489	1 101 849 ⁽¹⁾	—	67 790 267	1 306 052 ⁽¹⁾	21 128 966

	Neuf mois clos les 30 septembre					
	2018			2017		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	67 131 352	1 154 381	20 798 101	39 324 712	2 677 843	22 058 924
Attribuées	23 152 030	—	—	38 454 421	439	—
Exercées	—	(52 532)	(20 460 527)	—	—	—
Annulées	(3 467 893)	—	(337 574)	(9 988 866)	(1 372 230)	(929 958)
Solde à la fin de la période	86 815 489	1 101 849 ⁽¹⁾	—	67 790 267	1 306 052 ⁽¹⁾	21 128 966

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 101 849 UAD étaient acquis au 30 septembre 2018 (1 306 052 au 30 septembre 2017).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement 14 millions \$ et 50 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 (respectivement 9 millions \$ et 20 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
	Solde au début de la période	129 531 924	93 815 621	116 307 725
Attribuées	836 416	25 793 617	16 257 940	27 721 382
Exercées	(17 762 188)	—	(18 703 321)	—
Annulées	(1 062 621)	(1 316 739)	(1 062 621)	(3 789 339)
Échues	(1 211 874)	(176 654)	(2 468 066)	(2 855 384)
Solde à la fin de la période	110 331 657	118 115 845	110 331 657	118 115 845

Une charge de rémunération de respectivement 6 millions \$ et 17 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 5 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017).

22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2018 ⁽¹⁾	2017 ⁽²⁾	2018 ⁽¹⁾	2017 ⁽²⁾
Créances clients et autres débiteurs	(213) \$	65 \$	(416) \$	32 \$
Stocks	(424)	(108)	(843)	(263)
Actifs sur contrat	(232)	(342)	(404)	(932)
Passifs sur contrat	307	142	806	(40)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	59	176	104	210
Autres actifs	(42)	35	(40)	60
Fournisseurs et autres créditeurs	397	29	502	640
Provisions	(27)	(110)	(528)	(156)
Passif lié aux avantages de retraite	88	83	127	77
Autres passifs	(255)	(170)	(480)	(207)
	(342) \$	(200) \$	(1 172) \$	(579) \$

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

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

23. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2018, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3560 millions € (4168 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 640 millions € (749 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021.

Depuis mars 2018, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 600 millions \$ et 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport a maintenant augmenté, passant de 600 millions € (702 millions \$) à 750 millions € (878 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données financières distinctes du secteur Transport.

En mai 2018, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit renouvelable non garantie de 640 millions € (749 millions \$) de Transport a augmenté, passant à 722 millions € (845 millions \$). En juin 2018, la facilité de lettres de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, a été ajustée à 397 millions \$.

En juin 2018, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3560 millions € (4168 millions \$) de Transport a augmenté, passant à 3725 millions € (4361 millions \$) et la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, a été réduite à 361 millions \$.

24. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

La quote-part globale du résultat net des actifs et des passifs des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit au 30 septembre 2018 :

	SCACS ⁽¹⁾	Autre	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 \$	354 \$	371 \$
Autres actifs courants	278 \$	769 \$	1 047 \$
Autres actifs non courants	3 267 \$	215 \$	3 482 \$
Passifs courants	(369) \$	(797) \$	(1 166) \$
Autres passifs non courants	(1 411) \$	(52) \$	(1 463) \$

⁽¹⁾ En date du 30 septembre 2018, la Société avait investi 85 millions \$ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de SCACS. SCACS a comptabilisé cet apport à titre de capitaux propres, tandis que pour la Société, la juste valeur du placement de 85 millions \$ dans des parts sans droit de vote de SCACS a été estimée à 57 millions \$ et a été comptabilisée à titre d'autre actif financier. La perte de 28 millions \$ a été comptabilisée contre le passif dérivé lié aux engagements de financement. Voir la Note 25 – Juste valeur des instruments financiers pour plus de détails..

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit :

	Trimestre clos le 30 septembre 2018			Neuf mois clos le 30 septembre 2018		
	SCACS	Autre	Total	SCACS	Autre	Total
Résultat net	(13) \$	22 \$	9 \$	(13) \$	72 \$	59 \$

25. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

Airbus bénéficie d'un droit d'achat exerçable en tout temps avant la fin de 2025 lié aux parts sans droit de vote de SCACS détenues par Bombardier, pour un montant correspondant au montant investi majoré du rendement préférentiel annuel cumulatif plafonné à 2 %.

La limite de rendement des futurs placements, s'il y a lieu, de la Société dans des parts sans droit de vote de SCACS représente un passif dérivé qui est comptabilisé à la juste valeur et réévalué chaque période dans les charges de financement. Pour estimer la juste valeur du passif dérivé, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte des placements prévus de Bombardier dans des parts sans droit de vote en raison des besoins en trésorerie de SCACS, du calendrier de ces placements, de la juste valeur de SCACS, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCACS et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCACS.

La participation de la Société dans les parts sans droit de vote de SCACS est comptabilisée à la juste valeur et réévaluée chaque période dans les revenus de financement. La juste valeur reflète le rendement de la Société sur les parts, lequel est plafonné à 2 %, ainsi que le droit d'achat d'Airbus s'y rapportant. Pour estimer la juste valeur des parts sans droit de vote, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte de la juste valeur de SCACS, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCACS et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCACS. La juste valeur de la participation de 85 millions \$ dans des parts sans droit de vote au cours du troisième trimestre de 2018 a été estimée à 57 millions \$. La perte initiale de 28 millions \$ a été portée au passif dérivé susmentionné qui a été comptabilisé le 1^{er} juillet 2018 relativement aux engagements de financement de la Société à l'égard de SCACS.

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

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

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	23 \$	— \$	— \$	23 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	163	—	163	—
Placements dans des titres	320	52	268	—
Créance à recevoir d'une partie liée	425	—	—	425
Parts sans droit de vote de SCACS	57	—	—	57
Placements dans des structures de financement	178	—	—	178
	1 166 \$	52 \$	431 \$	683 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(58) \$	— \$	— \$	(58) \$
Avances gouvernementales remboursables	(425)	—	—	(425)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(835)	—	(232)	(603)
	(1 318) \$	— \$	(232) \$	(1 086) \$

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

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Parts sans droit de vote de SCACS	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créiteurs	Incitatifs à la location	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 31 décembre 2017	47 \$	— \$	219 \$ ⁽¹⁾	(6) \$	(122) \$	(304) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	(3)	—	6	—	(2)	(24)	—
Émissions	—	—	—	—	—	—	—
Règlements	(21)	—	(8)	6	22	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	10	—
Solde au 30 juin 2018	23 \$	— \$	217 \$	— \$	(102) \$	(318) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	—	—	7	—	—	—	—
Émissions	—	57	—	—	—	—	(310) \$ ⁽³⁾
Règlements	—	—	(46)	—	(4)	—	28 ⁽⁴⁾
Cession des activités de SCACS ⁽⁵⁾	—	—	—	—	48	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	(3)	—
Solde au 30 septembre 2018	23 \$	57 \$	178 \$	— \$	(58) \$	(321) \$	(282) \$

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

⁽²⁾ Dont un montant de néant qui représente les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, comptabilisé dans les revenus de financement.

⁽³⁾ Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails sur les engagements de financement de la Société à l'égard de SCACS.

⁽⁴⁾ Au 30 septembre 2018, la Société a investi 85 millions \$ dans SCACS. Cet investissement a été comptabilisé dans les autres actifs financiers à sa juste valeur estimée de 57 millions \$ qui est moins élevée que le montant versé, car le rendement de ce placement est plafonné à 2 %. La différence de 28 millions \$ représente la perte affichée dès le départ sur ce placement, qui a été contrebalancée par les engagements de financement hors marché fournis par Bombardier dans le cadre de la transaction. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus d'informations.

⁽⁵⁾ Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails sur la cession de SCACS.

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

⁽¹⁾ Dont des montants de respectivement néant et 1 million \$ représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017, lesquels ont été comptabilisés dans les revenus de financement.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 30 septembre 2018 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre B- et CCC+ (B-)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et B- (BB-)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	10,03 %	Entre 1,81 % et 8,44 % (5,66 %)	s. o.

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

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

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

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

Incidence sur le RAI	Modification d'hypothèses				
	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le/les :		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)	Trimestre clos le 30 septembre 2018	Neuf mois clos le 30 septembre 2018			
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	— \$	(5) \$	(1) \$	(1) \$	(1) \$
Placements dans des structures de financement	2 \$	(1) \$	(5) \$	(11) \$	(8) \$
Incitatifs à la location	— \$	(1) \$	s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans les charges de financement et les revenus de financement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 de 9 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 de 15 millions \$.

Engagements de financement

Analyse de sensibilité

Une variation de 5 % de la valeur de SCACS aurait entraîné une variation de la juste valeur avec une incidence correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 de 25 millions \$.

Une variation de 5 % de la volatilité de SCACS aurait entraîné une variation de la juste valeur avec une incidence correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 de 40 millions \$.

26. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	721 \$	1 060 \$	1 300 \$
Crédit	1 049	1 221	1 233
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(474)	(540)	(557)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 296 \$	1 741 \$	1 976 \$
Engagements de reprise	1 188 \$	1 437 \$	1 721 \$
Obligations de rachat conditionnelles	101 \$	143 \$	207 \$
Autres			
Crédit	48 \$	52 \$	48 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 427 millions \$ au 30 septembre 2018 (554 millions \$ au 31 décembre 2017 et 562 millions \$ au 1^{er} janvier 2017) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 58 millions \$ au 30 septembre 2018 (122 millions \$ au 31 décembre 2017 et 141 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

La Société s'est engagée à assurer le financement des besoins en trésorerie de SCACS, le cas échéant, au cours du deuxième semestre de 2018, jusqu'à concurrence de 225 millions \$; jusqu'à concurrence de 350 millions \$ en 2019; et jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux années suivantes, le tout en contrepartie des parts sans droit de vote de SCACS, assorties d'un dividende annuel cumulé de 2 %. Au 30 septembre 2018, la Société a investi 85 millions \$ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de celle-ci. Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails.

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 septembre 2018, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête reposant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre un employé qui était alors à l'emploi de la filiale, celui-ci étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. L'employé qui était alors à l'emploi a été acquitté de toutes les accusations qui pesaient sur lui dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. L'appel doit être entendu du 16 janvier au 4 février 2019. Le contrat sous-jacent à l'origine de cette situation fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à ce sujet. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification. Le bureau moscovite de Bombardier Transportation (Signal), une coentreprise russe, a été perquisitionné par une unité des douanes de la région de Moscou le 2 avril 2018. En raison de la nature des procédures ci-dessus, il est impossible à l'heure actuelle de prévoir les différentes issues plausibles.

Enquête au Brésil

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

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

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

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

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

Transnet

La Société a appris dans des médias pertinents la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (l'« enquête »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. La commission judiciaire a débuté le 20 août 2018. Cette commission vise à enquêter sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public d'Afrique du Sud, plus particulièrement relativement à Transnet et Eskom (la société publique d'électricité). Avant et après l'enquête, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (« BTSA ») a été informé que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, a ouvert une enquête relativement à la relocalisation, en 2014, du site d'assemblage de Pretoria à Durban et aux coûts réclamés relativement à cette relocalisation. BTSA n'a reçu aucune autre communication ou demande d'information de la part des autorités menant les enquêtes. La Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'examen est en cours, mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives *TRAXX* de Bombardier Transport dans le cadre d'un des nombreux achats susmentionnés.

Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole (« CNMC ») a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. (« BEI ») à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator (« ADIF »). Le 2 janvier 2018, BEI a reçu une demande d'information de la CNMC concernant l'organisation juridique et opérationnelle de BEI. BEI coopère avec les autorités dans la mesure du possible et a répondu à la demande d'information. Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI a enfreint la loi.

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Le CNMC a jusqu'au 28 février 2020 pour enquêter et rendre une décision finale sur cette affaire.

La politique de la Société est de se conformer à l'ensemble des lois applicables, notamment les lois antitrust et les lois sur la concurrence. À la lumière de la première étape de l'enquête préliminaire, la direction n'est pas en mesure de prévoir sa durée ou son issue, notamment quant au fait de savoir si une division opérationnelle de la Société pourrait être tenue responsable de toute violation de la loi ou du versement d'une amende, si elle était tenue responsable.

27. INFORMATION ANNUELLE ADDITIONNELLE

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

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

A. INFORMATION SECTORIELLE

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

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

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

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

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

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

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

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

B. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

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

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

⁽²⁾ Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019, qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

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

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

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

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

C. RÉSULTAT PAR ACTION

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

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

D. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

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

E. SOLDES DES CONTRATS

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour l'exercice :

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

Les pertes de valeurs comptabilisées se présentaient comme suit pour l'exercice :

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

F. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit :

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

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Voir la Note 19 – Cession d'activités, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

G. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

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

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

28. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Formation de pilotes et de techniciens

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens de Bombardier Avions d'affaires menées principalement dans les centres de formation de Montréal, de Québec et de Dallas, au Texas, à CAE, un partenaire de longue date de Bombardier en matière de formation. Grâce à cette transaction, les clients de Bombardier Avions d'affaires bénéficient de l'expertise de CAE en matière de formation, tandis que Bombardier se concentre sur le développement d'avions et les services. Parallèlement à la vente, Bombardier et CAE ont conclu une entente visant l'élargissement de leur relation de fournisseurs de services de formation autorisés selon laquelle CAE procèdera au versement anticipé de toutes les redevances en vertu de l'entente. La valeur combinée de ces transactions totalise 800 millions \$, incluant 645 millions \$ tirés de la vente des activités de formation. Déduction faite des frais, des passifs et des ajustements de clôture habituels, nous prévoyons que le produit net s'établira à environ 650 millions \$. La clôture de la transaction de vente devrait avoir lieu d'ici le deuxième semestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.

Programme d'avions Q Series

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à Longview Aircraft Company of Canada Limited, une filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp., pour un produit brut d'environ 300 millions \$. L'entente couvre l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle et les certifications de type associées aux Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités du programme d'avion Q400 à l'installation de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada. La clôture de cette transaction devrait avoir lieu d'ici le deuxième semestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Le produit net de cette transaction devrait s'élever à environ 250 millions \$, déduction faite des frais, des passifs et des ajustements de clôture habituels.

Restructuration

La Société met en œuvre un nouveau programme de restructuration majeur pour accroître la productivité. Le cycle d'investissements massifs dans les secteurs aéronautiques étant terminé, la Société ajuste la taille de son équipe centrale de génie aéronautique, pour réaliser la réduction prévue des dépenses d'investissement en 2019 et 2020. La Société redéploie également les membres clés de l'équipe d'ingénierie dans ses secteurs Avions d'affaires, Transport et Aérostructures et Services d'ingénierie afin de disposer de toutes les capacités nécessaires pour continuer d'être les chefs de file de l'innovation dans ses secteurs. Parallèlement, la Société lance une nouvelle initiative à l'échelle de l'entreprise pour accroître la productivité.

Ce programme entraînera une réduction d'environ 5000 postes à l'échelle de l'entreprise au cours des 12 à 18 prochains mois, et donnera lieu à des économies annualisées estimées à 250 millions \$ lorsque la réduction aura été totalement réalisée, ce qui devrait se concrétiser d'ici 2021. La Société prévoit comptabiliser une charge de restructuration d'environ 250 millions \$ en 2019 qui sera présentée dans les éléments spéciaux.