

BOMBARDIER

RAPPORT
FINANCIER
2018

EXERCICE CLOS
LE 31 DÉCEMBRE 2018

Nous sommes le leader mondial de la fabrication d'avions et de trains, exerçant nos activités dans quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport. Nous fournissons des solutions de transport efficaces, durables et agréables. Nos produits, nos services et surtout nos 68 000 employés dévoués et hautement compétents font de nous un leader mondial en mobilité et en innovation. À la date de ce rapport, nous avons 75 sites de production et d'ingénierie répartis dans 28 pays ainsi qu'un réseau mondial de centres de service.



AVIONS D'AFFAIRES

Conçoit, développe, fabrique et commercialise les avions de trois gammes de biréacteurs d'affaires de premier ordre, nommément *Learjet*, *Challenger* et *Global*, en plus d'offrir des services après-vente pour ces avions.

Revenus⁽¹⁾
5,0 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾
14,3 milliards \$

Employés⁽³⁾
11 400



AVIONS COMMERCIAUX

Conçoit, développe et fabrique un vaste éventail d'avions commerciaux du segment de marché des avions de 50 à 100 sièges, dont les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* et le biturbopropulseur *Q400*, et participe à un partenariat avec Airbus relativement à la famille d'avions A220. Avions commerciaux offre des services après-vente et du soutien à son importante flotte en service.

Revenus⁽¹⁾
1,8 milliard \$

Carnet de commandes, en unités⁽²⁾
97

Employés⁽³⁾
2 770



AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Conçoit, développe et fabrique des composants structuraux d'avions en matériaux composites évolués et métalliques complexes pour des fabricants d'équipements d'origine, notamment des fuselages, des ailes et des nacelles de moteur. Ce secteur fournit aussi des services après-vente de réparation et de révision de composants ainsi que d'autres services d'ingénierie pour les clients internes et externes.

Revenus⁽¹⁾
2,0 milliards \$

Employés⁽³⁾
9 190



TRANSPORT

Offre une vaste gamme de solutions novatrices et efficaces à l'industrie du transport sur rail. Couvre toute la gamme de solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégration de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché.

Revenus⁽¹⁾
8,9 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾
34,5 milliards \$

Employés⁽³⁾
40 650

Tous les montants de ce rapport financier sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire.

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2018. ⁽²⁾ Au 31 décembre 2018. ⁽³⁾ Au 31 décembre 2018, y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

Quelque 3900 employés d'Ingénierie en développement de produits, du siège social et d'autres employés ne sont pas affectés à un secteur isolable.

GAGNER EN EFFICACITÉ TOUT AU LONG DU CYCLE DE CROISSANCE

Trois ans après le lancement de notre plan de redressement, Bombardier est une entreprise beaucoup plus solide. Nous avons un plan précis pour atteindre nos objectifs pour 2020, et les occasions qui s'offrent à nous au delà sont immenses. Ensemble, nous bâtissons une entreprise capable de procurer un rendement financier supérieur à ses actionnaires, une valeur inégalée à ses clients et des perspectives enrichissantes à nos employés.

Chers actionnaires,

L'année 2018 a de nouveau été une année de formidables progrès pour Bombardier, alors que nous poursuivons l'exécution de notre plan de redressement. Au début de l'année, nous avons trois priorités: certifier et mettre en service l'avion *Global 7500*; accélérer les livraisons de projets clés de transport sur rail; et mettre la touche finale à notre partenariat avec Airbus. C'était un ambitieux programme que nous avons largement mené à bien.

Avec la certification et la mise en service réussie de notre avion *Global 7500*, nous avons franchi une étape importante, celle d'achever notre cycle d'investissements intensifs pour passer à une phase de croissance et de forte génération de trésorerie. Il s'agit là d'un point d'inflexion important pour Bombardier. Avec ces progrès, nous sommes sur la bonne voie pour atteindre nos objectifs pour 2020 et reprendre notre place d'entreprise industrielle de premier plan.⁽¹⁾

Je suis très fier de ce que notre équipe a accompli. Nous avons réussi à garder le cap malgré de nombreux défis, et nous suivons de près le plan que nous avons lancé il y a trois ans. Ce succès traduit le plein engagement de toute l'équipe. Dans le monde entier, nos 68 000 employés ont fait preuve d'un talent exceptionnel donnant vie à notre vision et, au nom de tous nos actionnaires, je voudrais les remercier pour leur dévouement.

Grâce à ce formidable travail, nous avons bâti de très solides assises pour notre croissance. Des assises qui incluent un portefeuille actualisé composé de produits parmi les meilleurs de leur catégorie, des carnets de commandes qui font l'envie de l'industrie et une structure de coûts allégée.

Sur le plan de la performance financière, nous continuons à améliorer nos résultats. Notre résultat avant éléments spéciaux⁽²⁾ a augmenté de 42 % en 2018 pour dépasser 1,0 milliard \$⁽³⁾, un sommet en cinq ans. Notre marge avant

éléments spéciaux⁽²⁾ a progressé de 180 pdb par rapport à celle de l'exercice précédent et s'est établie à 6,3 %⁽³⁾. La marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ a augmenté de 330 pdb depuis 2015. Nous avons un plan précis pour atteindre notre objectif pour 2020, à savoir une marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ supérieure à 8 %, tout en poursuivant notre transformation et en gagnant en efficacité tout au long de notre cycle de croissance.⁽¹⁾

Ces gains d'efficacité proviendront de notre programme de productivité que nous venons de lancer à l'échelle de l'entreprise; du redimensionnement de nos activités d'ingénierie pour refléter l'achèvement de notre cycle d'investissements intensifs; et des nouvelles initiatives visant le coût des produits, des biens et services indirects et de la réduction des stocks. Collectivement, ces efforts nous permettront de pousser encore plus loin la simplification de nos activités.

Un des principaux objectifs de notre plan de redressement est de placer l'entreprise en position de générer des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ importants et durables. Nous continuons à progresser en ce sens, et nous sommes confiants en notre capacité d'atteindre en 2020 notre objectif de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ entre 750 millions \$ et 1,0 milliard \$. Par ailleurs, nous avons démarré l'exercice avec une solide situation de trésorerie de 3,2 milliards \$, nous plaçant en bonne position pour entamer la phase de désendettement de notre plan.⁽¹⁾

Les réalisations importantes ont été nombreuses en 2018 dans l'ensemble de l'entreprise. Parmi celles-ci se trouve celle de la clôture, plus tôt que prévu, de notre partenariat créateur de valeur avec Airbus. Ce partenariat est désormais pleinement opérationnel. De plus, avec un carnet de commandes de plus de 500 avions, les avions A220 se sont imposés comme les meilleurs avions de leur segment. L'envergure

internationale, les étroites relations établies avec les clients et l'expérience opérationnelle qu'Airbus apporte au partenariat nous permettront de réaliser le plein potentiel de ces avions remarquables.⁽¹⁾

En plus de notre partenariat avec Airbus, nous estimons que l'ensemble de notre portefeuille regorge d'occasions de création de valeur. Nous avons de solides secteurs d'activité bien placés sur des marchés en croissance. Le carnet de commandes consolidé de Bombardier atteignait 53,1 milliards \$ fin 2018. Le ratio de nouvelles commandes sur revenus de nos deux plus importants secteurs d'activité, respectivement Avions d'affaires et Transport, ont tous deux été de 1,1, ce qui témoigne de la vigueur de la demande pour nos produits et nos services.

La croissance de nos activités de transport sur rail dans le monde se poursuit, alimentée par de très fortes tendances générales : l'urbanisation et la demande croissante en systèmes de transport public plus efficaces et plus respectueux de l'environnement. Nous sommes bien placés pour répondre à cette demande, grâce à notre portefeuille actualisé de matériel roulant, de solutions de signalisation et de services. En 2018, Bombardier Transport a cru de 20 % sa production, porté son carnet de commandes à 34,5 milliards \$ et amélioré sa proportion de contrats de signalisation et de services. En dépit de certains défis rencontrés sur un nombre limité de projets et nuisant aux livraisons, Bombardier Transport a des bases solides pour sa croissance et il est en bonne voie de devenir un secteur d'activité générant 10 milliards \$ de revenus d'ici 2020.⁽¹⁾

La mise en service dans les délais prévus de l'avion *Global 7500* a été une réussite marquante de 2018. Avec son autonomie, sa vitesse, son confort et la taille de sa cabine inégalés, l'avion *Global 7500* établit la nouvelle norme de la catégorie des grands avions d'affaires. L'autonomie accrue à 7700 milles nautiques de l'avion, soit 300 milles nautiques de plus que notre engagement initial, témoigne de l'immense compétence de nos employés, et son carnet de commandes de plusieurs années prouve la solide demande du marché.

Au delà de l'avion *Global 7500*, nous avons aussi renforcé notre secteur d'activité Avions d'affaires en lançant les avions *Global 5500* et *Global 6500*. Avec ces avions, qui s'ajoutent aux avions de nos gammes *Challenger* et *Learjet*,

Bombardier a le meilleur portefeuille de l'industrie. Par ailleurs, nous avons poursuivi en 2018 l'expansion de notre réseau de service après-vente. Nous avons notamment annoncé la création d'un nouveau centre de services de pointe dans le Sud de la Floride ainsi que l'expansion de nos services mondiaux d'intervention mobile. Grâce à un portefeuille de produits actualisé et l'attention renouvelée portée aux services après-vente, notre secteur d'activité Avions d'affaire est bien placé pour atteindre son objectif de revenus de 8,5 milliards \$ en 2020.⁽¹⁾

Notre autre secteur d'activité prêt pour la croissance est Aérostructures et Services d'ingénierie, ce secteur d'activité étant un fournisseur clé des programmes A220, A320 et *Global 7500*. La récente acquisition du programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph consolide encore la bonne position de Bombardier parmi les leaders dans la fabrication d'aérostructures, et protège l'accélération de la cadence de production de ce programme d'avion. Outre ces programmes en croissance, nous serons bien placés avec nos capacités en recherche, conception et fabrication de calibre international pour tirer parti d'occasions de croissance supplémentaires auprès de tiers dans le marché très prometteur des avions commerciaux.

En conclusion, 2018 a été une année de performances solides, marquée par un engagement sans réserve à respecter les normes éthiques, environnementales et de sécurité les plus élevées. Alors que nous entamons la quatrième année de notre plan de redressement de cinq ans, nous pouvons confirmer notre engagement à atteindre, avec encore plus de confiance, nos objectifs pour 2020. Ces objectifs incluent accroître d'environ 4 milliards \$ les revenus pour les porter à plus de 20 milliards \$; générer une marge RAI⁽¹⁾ supérieure à 8 %; et générer des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ durables compris entre 750 millions \$ et 1,0 milliard \$ par année.⁽¹⁾

Nous savons bien que beaucoup reste à faire afin d'atteindre nos objectifs. Cela inclut relever nos défis de fonds de roulement et d'exécution chez Transport, et réussir à gérer l'accélération de la production chez Avions d'affaires. De plus, nous devons continuer à réduire nos coûts, mobiliser pleinement nos employés, demeurer disciplinés dans l'allocation de nos capitaux et tirer davantage parti de notre taille.

Nos solides performances des trois dernières années nous confirment que nous avons la bonne équipe et la bonne stratégie pour mener à bien notre plan de redressement. Nous sommes tout aussi confiants en notre capacité de concrétiser notre vision à long terme pour Bombardier : construire les avions et les trains les plus avancés de l'industrie; créer une valeur inégalée pour nos clients; être le chef de file sur chacun de nos secteurs d'activité; et créer une valeur supérieure pour nos actionnaires quelle que soit la conjoncture du marché.

Toute l'équipe Bombardier demeure très enthousiaste face aux perspectives qui s'offrent

à notre entreprise et totalement engagée à valoriser pleinement le portefeuille de Bombardier.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction

- ⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.
- ⁽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 aux rubriques Analyse des résultats et Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.
- ⁽³⁾ Pour l'exercice 2018, le RAI et la marge RAI ont été respectivement de 1,0 milliard \$ et 6,2 %.

Table des matières

RAPPORT DE GESTION

**ÉTATS FINANCIERS
CONSOLIDÉS**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018

Pour les exercices clos les 31 décembre
2018 et 2017

5

172

BOMBARDIER INC. RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le
31 décembre 2018

Table des matières

SOMMAIRE	AVIONS D'AFFAIRES	AVIONS COMMERCIAUX	AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	TRANSPORT	AUTRES
7	57	75	93	103	127

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.

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

Le rapport financier pour l'exercice 2018 comprend le message aux actionnaires du président et chef de la direction de la Société, le présent rapport de gestion et nos états financiers consolidés.

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	PCGR	Principes comptables généralement reconnus
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	pdb	Points de base
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	PIB	Produit intérieur brut
CEI	Communauté des États indépendants	R et D	Recherche et développement
DAV	Disponibles à la vente	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DFT	Détenus à des fins de transaction	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
Euribor	Taux interbancaire offert en euros	s. o.	Sans objet
FTV	Véhicule d'essais en vol	TCAC	Taux de croissance annuel composé
GCB	Garantie pour cautionnement bancaire	UAD	Unités d'actions différées
IAS	Normes comptables internationales	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IASB	International Accounting Standards Board	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IFRS	Normes internationales d'information financière		
ins	Information non significative		
Libor	Taux interbancaire offert à Londres		
MES	Mise en service		

SOMMAIRE

Table des matières

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	PRIORITÉS STRATÉ- GIQUES	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE
8	11	13	19	23	30

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	STRUCTURE DU CAPITAL	AVANTAGES DE RETRAITE	GESTION DES RISQUES	MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	
32	40	41	46	52	

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Exécution rigoureuse pour une croissance durable

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	Écart
Revenus	16 236 \$	16 199 \$	— %
RAII	1 001 \$	299 \$	235 %
Marge RAI	6,2 %	1,8 %	440 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	1 029 \$	725 \$	42 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,3 %	4,5 %	180 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	1 304 \$	1 046 \$	25 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,0 %	6,5 %	150 pdb
Résultat net	318 \$	(525) \$	ins
RPA dilué (en dollars)	0,09 \$	(0,24) \$	0,33 \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	438 \$	91 \$	381 %
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,14 \$	0,04 \$	0,10 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	597 \$	531 \$	12 %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	415 \$	1 317 \$	(68) %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽²⁾	182 \$	(786) \$	ins
Aux 31 décembre	2018	2017	Écart
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽³⁾	3 187 \$	3 057 \$	4 %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽³⁾⁽⁴⁾	4 373 \$	4 225 \$	4 %

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

⁽²⁾ 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 aux rubriques Analyse des résultats et Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, à la Note 16 – Trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi qu'à la Note 31 – Cession d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.

⁽⁴⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

Améliorer la performance financière positionne Bombardier en vue d'une croissance rentable et de la génération de liquidités

- Les revenus se sont établis à 16,2 milliards \$, une augmentation de 3 % par rapport à l'exercice précédent (compte non tenu de l'incidence des taux de change) attribuable à Transport, à Avions d'affaires et à Aérostructures et Services d'ingénierie, tandis que les revenus d'Avions commerciaux, qui redéfinit son portefeuille, ont diminué.
- Le RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a continué de s'améliorer en 2018, passant de 725 millions \$ à plus de 1,0 milliard \$, une hausse de 42 % par rapport à l'exercice précédent. En 2018, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 6,3 % a augmenté de 330 points de base par rapport à celle du début du plan de redressement en 2015.
- Le RAI a augmenté de 235 % par rapport à l'exercice précédent, pour s'établir à 1,0 milliard \$, soit une marge de 6,2 %.

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

- L'élan des commandes d'Avions d'affaires et de Transport, combinée à l'amélioration de la composition des services après-vente et des services, constitue une base solide pour la croissance future et l'augmentation des marges.
- Les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ générés ont totalisé 182 millions \$ pour l'exercice complet, y compris le produit net tiré de transactions.
 - Génération de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 1,0 milliard \$ au quatrième trimestre, Transport s'employant activement à libérer du fonds de roulement lié à des problèmes de livraison survenus au deuxième semestre de 2018 à l'égard de certains projets existants.
 - Liquidités d'environ 750 millions \$ tirées de transactions en 2018, soit la vente de la propriété Downsview (environ 600 millions \$) et la monétisation des redevances en vertu d'une entente de fournisseurs de services de formation autorisés conclue avec CAE (155 millions \$).
- Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour l'exercice ont totalisé 597 millions \$, et 1,3 milliard \$ pour le quatrième trimestre.
- À la fin de l'exercice, la trésorerie et les équivalents de trésorerie totalisaient 3,2 milliards \$; la cession annoncée précédemment d'activités non stratégiques devrait donner lieu à un produit net additionnel de 750 millions \$ en 2019, améliorant la souplesse financière et nous positionnant pour amorcer la phase de désendettement du plan de redressement.

Redéfinir le portefeuille afin de rationaliser et recentrer l'entreprise

- Cessions annoncées d'actifs non stratégiques⁽²⁾ dans le but de générer un produit net total de 1,5 milliard \$⁽³⁾.
 - Clôture de la vente de la propriété Downsview pour un produit brut d'environ 635 millions \$ et un produit net d'environ 600 millions \$.
 - Conclusion d'une entente visant la vente⁽²⁾ des activités de formation d'Avions d'affaires et monétisation des redevances en vertu d'une entente existante de fournisseurs de services de formation autorisés avec CAE, pour un produit brut prévu de 800 millions \$. Par suite de ces deux transactions, la trésorerie devrait augmenter de 650 millions \$, dont un montant de 155 millions \$ lié aux redevances a été reçu en 2018.
 - Conclusion d'une entente visant la vente⁽²⁾ des actifs et des activités de services après-vente du programme d'avions *Q Series* pour un produit brut d'environ 300 millions \$ et un produit net prévu d'environ 250 millions \$.
- Conclusion du partenariat C Series (SCACS) avec Airbus le 1^{er} juillet 2018, qui regroupe deux gammes de produits complémentaires et l'avantage de la portée mondiale d'Airbus, créant une valeur importante pour les avions A220 récemment rebaptisés.
- L'accent étant mis sur le retour à la rentabilité du programme *CRJ Series*, la Société a également annoncé qu'elle évaluait les options stratégiques pour le programme.
- Après le quatrième trimestre, Bombardier a fait l'acquisition du programme d'aile d'avion *Global 7500* auprès de Triumph Group Inc., assurant ainsi l'accélération de la production et le succès à long terme de son avion d'affaires emblématique.

Faire la transition à un cycle de croissance durable après l'achèvement de la phase d'investissements massifs

- L'avion *Global 7500*, avion d'affaires emblématique de l'industrie, a été mis en service avec succès en décembre 2018, comme prévu. Grâce à un solide carnet de commandes et à sa performance inégalée dans sa catégorie, l'avion *Global 7500* devrait être un facteur de croissance clé pour Bombardier au cours des prochaines années.⁽³⁾
 - Les programmes de développement importants étant achevés, les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ont diminué de 225 millions \$ pour s'établir à 1,2 milliard \$ et devraient baisser davantage en 2019-2020 grâce au déploiement rigoureux du capital.⁽³⁾

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

⁽²⁾ La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires et celle du programme d'avions *Q Series* devraient être conclues respectivement d'ici la fin du premier trimestre de 2019 et au deuxième semestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.

⁽³⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

- Le carnet de commandes consolidé s'est établi à 53,1 milliards \$ en 2018, continuant d'appuyer les objectifs de croissance pour 2020 : ⁽¹⁾
 - Le ratio de nouvelles commandes sur revenus de Transport pour l'exercice a été de 1,1, de sorte que le carnet de commandes a atteint 34,5 milliards \$, représentant plus de 80 % des revenus prévus pour 2019-2020.
 - Avions d'affaires a également affiché un ratio de nouvelles commandes sur livraisons de 1,1 pour l'exercice, son carnet de commandes, le plus important de l'industrie, s'établissant à 14,3 milliards \$.
- La croissance soutenue des services après-vente et des services s'appuie sur la puissance de l'importante flotte d'avions et de trains en service.

Les résultats de Transport en 2018 n'ont pas atteint les cibles de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois débutant le 12 février 2019, le pourcentage de la participation de Bombardier, à la conversion des actions de la Caisse, sera diminué de 2,5 %, pour revenir à 70 %, soit le pourcentage initial; le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera augmenté, passant de 7,5 %, à 9,5 % pour cette période. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de participation de chaque actionnaire à la conversion, soit 70 % pour Bombardier et 30 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.

⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
RENTABILITÉ	• RPA dilué et RPA ajusté, ⁽¹⁾ comme mesures du rendement global.
LIQUIDITÉS	• Sources de financement disponibles à court terme, ⁽²⁾ comme mesure de la suffisance des liquidités. • Flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾ , comme mesure de la génération de liquidités.
STRUCTURE DU CAPITAL	• Ratio du RAIL ajusté ⁽¹⁾ sur les intérêts ajustés, ⁽¹⁾ comme mesure de la couverture des intérêts. • Ratio de la dette ajustée ⁽¹⁾ sur le RAIIA ajusté, ⁽¹⁾ comme mesure de levier financier. • Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme, comme mesure du profil des échéances de la dette.

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

⁽²⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables. Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux ainsi qu'à la Note 16 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 31 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.

SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2016	2015	2014
Rentabilité					
Revenus	16 236 \$	16 199 \$	16 339 \$	18 172 \$	20 111 \$
RAII	1 001 \$	299 \$	(58) \$	(4 838) \$	(566) \$
Marge RAIL	6,2 %	1,8 %	(0,4) %	(26,6) %	(2,8) %
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	1 029 \$	725 \$	427 \$	554 \$	923 \$
Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	6,3 %	4,5 %	2,6 %	3,0 %	4,6 %
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	1 304 \$	1 046 \$	798 \$	992 \$	1 340 \$
Résultat net	318 \$	(525) \$	(981) \$	(5 340) \$	(1 246) \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	438 \$	91 \$	(268) \$	326 \$	648 \$
RPA dilué (en dollars)	0,09 \$	(0,24) \$	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,14 \$	0,04 \$	(0,15) \$	0,14 \$	0,35 \$
Liquidités					
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	597 \$	531 \$	137 \$	20 \$	847 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	415 \$	1 317 \$	1 201 \$	1 862 \$	1 964 \$
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽²⁾	182 \$	(786) \$	(1 064) \$	(1 842) \$	(1 117) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽⁴⁾	3 187 \$	3 057 \$	3 384 \$	2 720 \$	2 489 \$
Sources de financement disponibles à court terme ⁽⁴⁾	4 373 \$	4 225 \$	4 477 \$	4 014 \$	3 846 \$
Structure du capital					
Ratio de couverture des intérêts ⁽⁵⁾	1,5	1,3	0,8	1,5	3,1
Ratio du levier financier ⁽⁵⁾	6,6	7,9	9,7	7,3	4,7
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années)	4,3	5,3	5,8	6,3	6,4

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

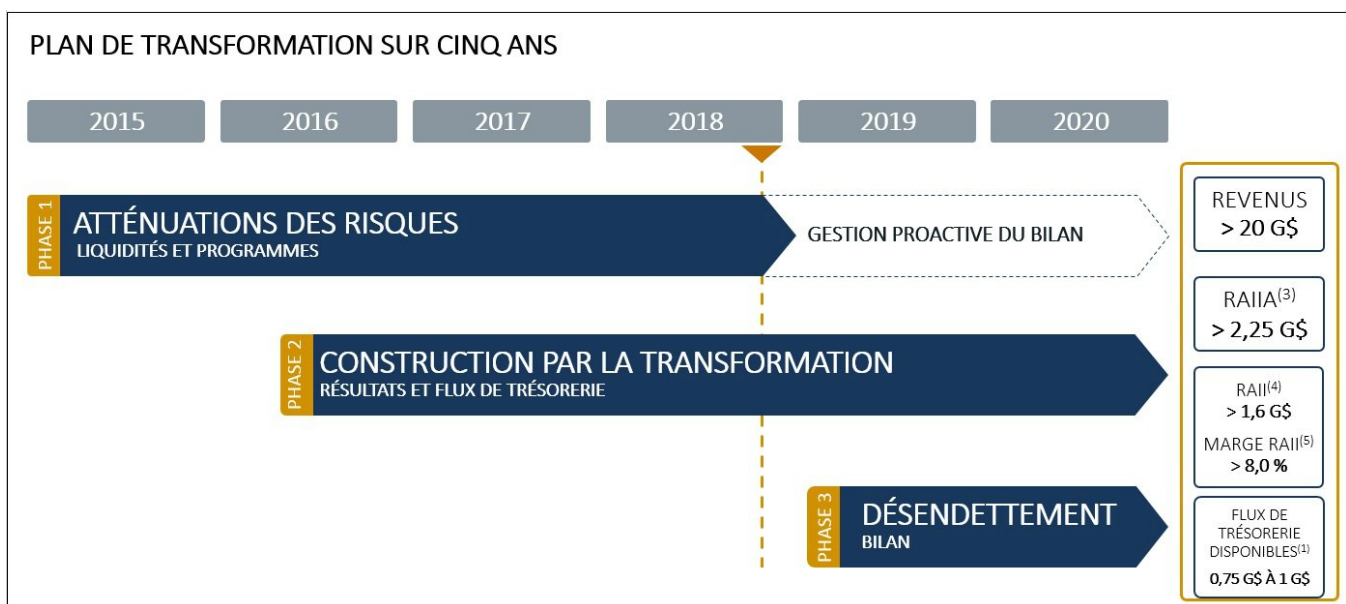
- ⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR, Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.
- ⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux comptabilisés en 2018 et 2017. En 2016, les éléments spéciaux avaient trait à des provisions pour contrats déficitaires de 492 millions \$ en lien avec la conclusion de commandes fermes d'avions C Series, à des charges de restructuration de 215 millions \$, à une perte de 86 millions \$ liée au rachat de billets de premier rang de 650 millions \$ et de 750 millions \$ échéant en 2018, à un montant de 40 millions \$ représentant une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal, à des coûts de transaction de 8 millions \$ attribuables à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco, à un montant de 139 millions \$ au titre de la reprise d'une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite, à la reprise de provisions pour annulation du programme d'avions *Learjet 85* de 59 millions \$ et à des gains de change de 38 millions \$ liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport. En 2015, les éléments spéciaux avaient trait à une charge de dépréciation et autres charges de 3,2 milliards \$ par suite d'un examen approfondi du programme d'avions C Series ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec, à une charge de dépréciation et autres charges de 1,2 milliard \$ liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, à une augmentation de 353 millions \$ des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle liées aux avions régionaux par suite de modifications apportées aux hypothèses en raison de la conjoncture de marché difficile, à une charge de dépréciation de 243 millions \$ sur la partie résiduelle des coûts de développement du programme d'avions *CRJ1000* attribuable à l'absence de nouvelles commandes, à la radiation de frais différés de 194 millions \$ par suite de la restructuration d'ententes commerciales avec des clients, à un montant de 133 millions \$ engagé à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers afin d'accroître le nombre de canaux de vente directe, à la dépréciation nette de 106 millions \$ des actifs d'impôt différé, liés principalement à Transport, à une charge de dépréciation de 53 millions \$ sur la partie résiduelle de l'outillage des programmes aéronautiques de la gamme *Learjet*, à une charge de 50 millions \$ liée à une provision pour litige fiscal, à une perte de 22 millions \$ liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en 2016 et à des charges de restructuration de 9 millions \$. En 2014, les éléments spéciaux avaient trait à une charge de dépréciation et autres charges de 1,4 milliard \$ liées à la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85* et à la dépréciation nette de 273 millions \$ d'actifs d'impôt différé à la suite de cette décision, à des charges de restructuration de 142 millions \$, à une perte de 43 millions \$ sur remboursement de dette à long terme et à un gain de 18 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont un montant de 8 millions \$ a été comptabilisé dans les revenus de financement.
- ⁽⁴⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables. Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux ainsi qu'à la Note 16 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 31 – Cessions d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.
- ⁽⁵⁾ Se reporter aux rubriques Structure du capital et Mesures financières non conformes aux PCGR pour le calcul de ces ratios.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Exécution du plan pour 2020 : Maximiser l'efficacité tout au long du cycle de croissance

En 2018, Bombardier a atteint un point d'inflexion majeur de son plan de redressement. Grâce à la mise en service de l'avion *Global 7500* en décembre 2018, la Société a fait la transition d'un cycle pluriannuel d'investissements massifs à un cycle de croissance solide appuyé par des carnets de commandes robustes. Grâce aux progrès réalisés au cours des trois derniers exercices au chapitre de la transformation de l'entreprise, les marges RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ ont augmenté de 330 points de base et nous avons bâti de solides fondations pour la génération durable de résultats et de flux de trésorerie disponibles.

L'exercice a également été marqué par la restructuration de l'entreprise et la rationalisation du portefeuille de Bombardier, lui permettant de se concentrer sur Transport, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie, tout en participant aux activités du secteur Avions commerciaux par l'entremise du programme *CRJ Series* et de notre investissement dans l'avion A220 conjointement avec Airbus. Nous avons conclu des ententes visant la vente d'actifs non stratégiques, y compris la propriété Downsview à Toronto, les activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires⁽²⁾ et le programme d'avions *Q Series*.⁽²⁾ Ces transactions combinées devraient générer des liquidités de plus de 1,5 milliard \$, dont la moitié ont été reçues en 2018. Grâce à ces transactions, nous renforçons de façon proactive la souplesse financière alors que nous amorçons la troisième phase de notre plan quinquennal de redressement : le désendettement.



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

⁽²⁾ La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires et celle du programme d'avions *Q Series* devraient être conclues respectivement d'ici la fin du premier trimestre de 2019 et au deuxième semestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.

⁽³⁾ RAIIA avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

⁽⁴⁾ RAII avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

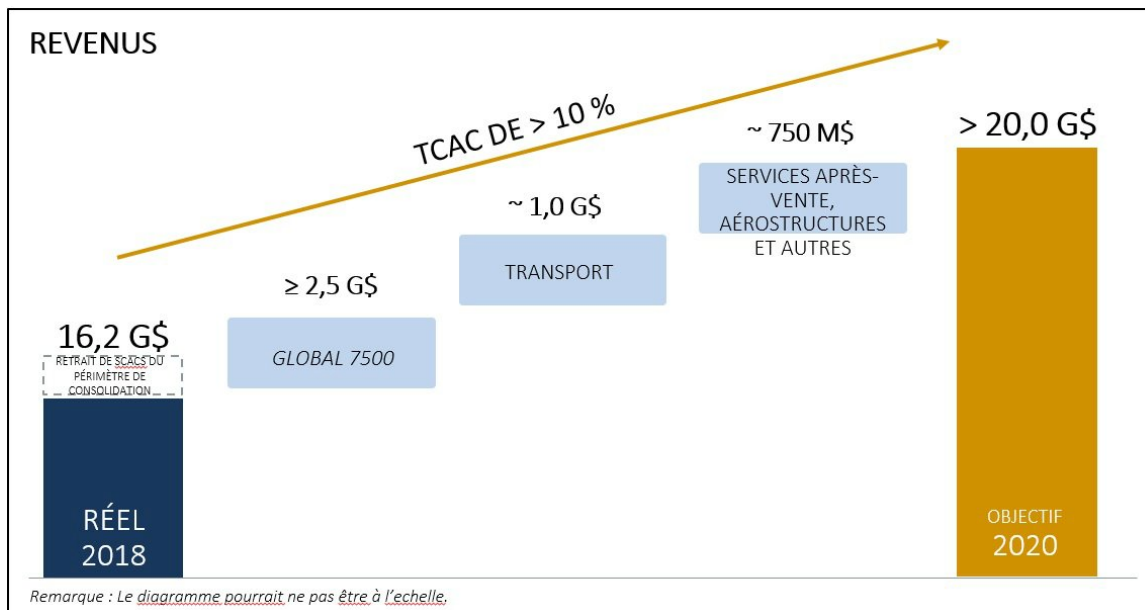
⁽⁵⁾ Marge RAII avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

Grâce aux nets progrès réalisés à ce jour et aux initiatives en cours, nous restons convaincus de pouvoir atteindre nos objectifs pour 2020. À l'aube de 2019, alors que nous avons déjà réalisé plus de la moitié de notre plan de redressement, nous disposons d'un portefeuille impressionnant de trains et d'avions, de solides carnets de commandes totalisant environ 53 milliards \$ et d'autres possibilités de croissance bien au-delà de 2020.

Revenus : Croissance à plus de 20 milliards \$ d'ici 2020⁽¹⁾

Au cours des deux prochains exercices, nous avons l'intention de tirer parti de la solidité de notre portefeuille de produits et de notre carnet de

commandes pour accroître les revenus de 4 milliards \$, soit un TCAC de plus de 10 %, lesquels devraient dépasser les 20 milliards \$.



L'avion *Global 7500* a été mis en service avec succès en décembre 2018. Le carnet de commandes étant complet jusqu'en 2021, l'avion est en bonne position pour être le principal levier de croissance clé pour Bombardier, un pas de plus vers notre objectif de générer des revenus additionnels de 2,5 milliards \$ en 2020. Parallèlement à notre stratégie d'élargissement de notre offre de services, notre objectif est d'accroître les revenus d'Avions d'affaires pour qu'ils dépassent les 8,5 milliards \$ en 2020.

Les dépenses dans les infrastructures ferroviaires dans le monde témoignent d'une résilience aux fluctuations économiques et devraient continuer d'augmenter à un rythme soutenu. Transport est donc en position de tirer parti de la demande grandissante de produits et services ferroviaires et d'accroître ses revenus d'un montant additionnel de 1 milliard \$, devenant un secteur générant des revenus de 10 milliards \$ d'ici 2020. Notre carnet de commandes sain de 34,5 milliards \$ continue d'augmenter grâce à un ratio de nouvelles commandes sur revenus sain supérieur à 1, et représente plus de 80 % de nos revenus prévus pour les deux prochains exercices.

Notre secteur Aérostructures et Services d'ingénierie est également prêt à croître, car il s'appuie sur de nouveaux programmes : notre secteur Bombardier Avions d'affaires, les avions A220 et les avions A320neo. Grâce à sa solide présence à l'échelle mondiale – ses centres d'excellence de Montréal et de Belfast, ainsi que ses emplacements à meilleur coût situés au Maroc et à Queretaro – Aérostructures et Services d'ingénierie devrait générer des revenus de plus de 2,25 milliards \$ en 2020.

Enfin, tirant parti du pouvoir de notre importante flotte en service de 100 000 voitures de train, de 4800 avions d'affaires et de 1250 avions *CRJ Series* en service, nous visons à accroître les revenus tirés des services après-vente, pour qu'ils atteignent environ 4 milliards \$ en 2020. L'objectif est d'y parvenir principalement en élargissant notre réseau de centres de service pour Avions d'affaires, en obtenant des contrats d'entretien à long terme des exploitants ferroviaires et en optimisant notre stratégie d'affaires globale de services après-vente.

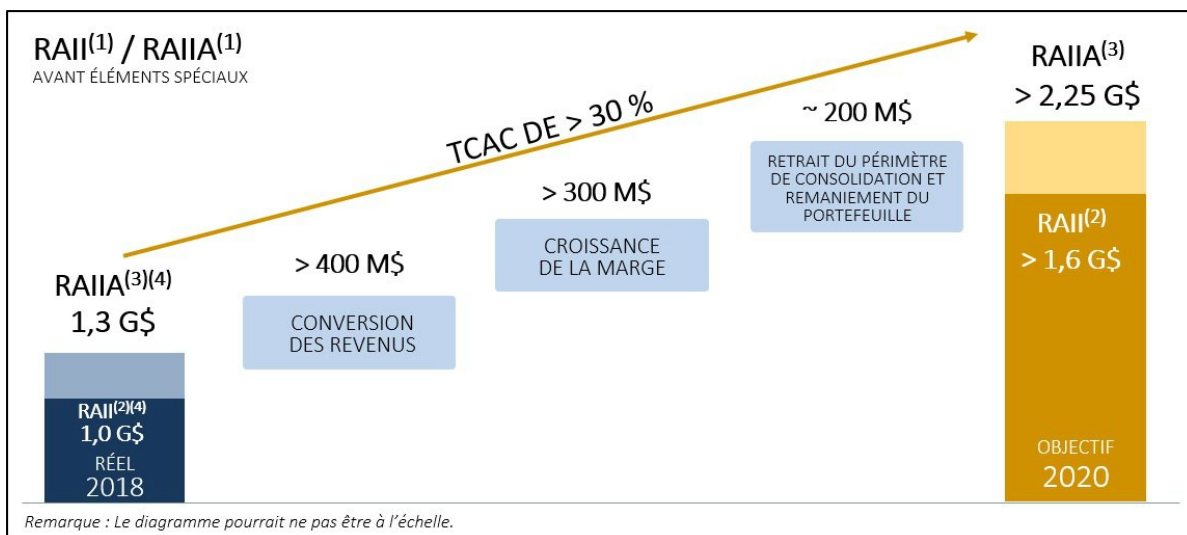
⁽¹⁾ Énoncé prospectifs. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

Rentabilité : Nos antécédents en matière d'exécution permettent d'accélérer la croissance des bénéfices

Au cours des trois derniers exercices, la capacité de générer des bénéfices a été au cœur de notre plan de transformation, dont les résultats sont évidents, étant donné que nous avons accru de 330 points de base les marges RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ depuis 2015.

Notre objectif est de continuer de faire croître le RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾ et le RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour les porter respectivement à plus de 2,25 milliards \$ et 1,6 milliard \$ en 2020. La hausse de plus de 4 milliards \$ des revenus devrait générer des bénéfices additionnels de plus de 400 millions \$ dans nos activités stratégiques.⁽⁵⁾

Nous visons également à accroître davantage la marge grâce à l'amélioration de la composition des produits et du portefeuille de projets ferroviaires, ainsi que des services après-vente et des services, et à la poursuite des activités de transformation à l'échelle de l'entreprise, de sorte que les bénéfices devraient augmenter de plus de 300 millions \$ d'ici 2020. Enfin, les stratégies d'atténuation des risques et de redéfinition du portefeuille d'Avions commerciaux devraient permettre d'accroître les bénéfices d'environ 200 millions \$.⁽⁵⁾



Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ : Changement structurel pour la génération durable de liquidités⁽⁵⁾

Compte tenu de la mise en service de l'avion *Global 7500* et de la clôture du partenariat avec Airbus, nous sortons d'un cycle d'investissements massifs dans l'aéronautique et amorçons la phase de génération de liquidités de notre plan. La transition structurelle de Bombardier vers la génération de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ devrait

être démontrée au cours des exercices 2019 et 2020, avec une feuille de route claire visant à générer des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ durables de 750 millions \$ à 1,0 milliard \$ en 2020. La croissance des revenus et l'amélioration de la marge, les mesures rigoureuses de déploiement du capital et les gains d'efficacité au chapitre du fonds de roulement sont les principaux leviers de l'augmentation considérable des flux de trésorerie disponibles.⁽¹⁾

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

⁽²⁾ RAII avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

⁽³⁾ RAIIA avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

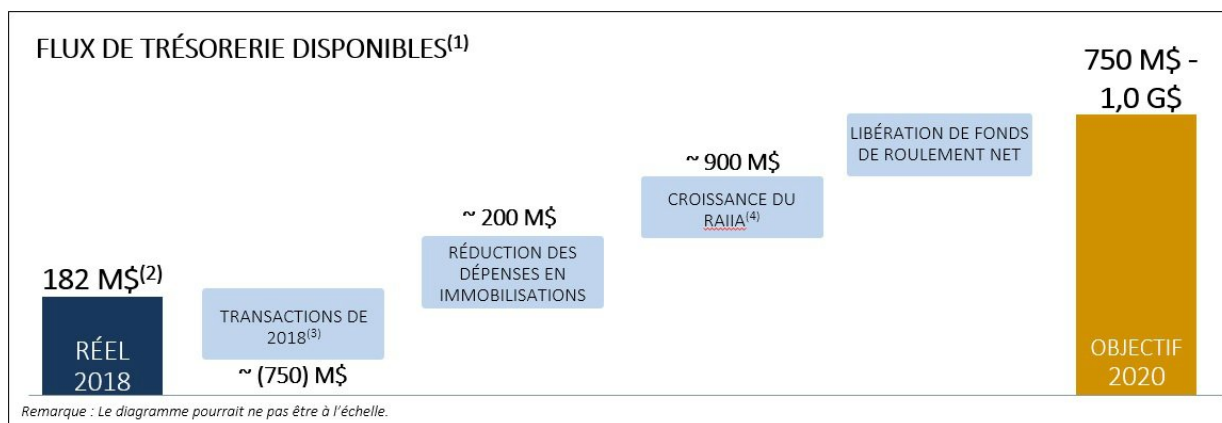
⁽⁴⁾ Pour l'exercice 2018, le RAII a été de 1,0 milliard \$.

⁽⁵⁾ Énoncé prospectifs. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

En tirant parti de la croissance de nos revenus et de l'amélioration de la marge, nous visons à faire croître le RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾ d'environ 900 millions \$ au cours des deux prochains exercices. Le cycle important de développement aéronautique étant achevé, nous prévoyons que les niveaux normalisés de dépenses en immobilisations seront d'au plus 800 millions \$ en 2019 et en 2020, ce qui se traduira par une amélioration récurrente des flux de trésorerie d'environ 200 millions \$ par rapport à 2018. Enfin, alors que Transport poursuit la réalisation de la phase intensive de livraisons conformément à ses projets existants,

l'augmentation temporaire du fonds de roulement connue au deuxième semestre de 2018 devrait se résorber considérablement en 2019.

La stabilisation de la cadence de production, le raccourcissement des cycles de développement des trains et les initiatives opérationnelles laissent croire à des gains d'efficacité additionnels au chapitre du fonds de roulement. Nous prévoyons que ces gains d'efficacité se répercuteront positivement sur le fonds de roulement de Bombardier pendant plusieurs années.



Bombardier est une entreprise beaucoup plus solide en 2018 qu'en 2015. Nous sommes bien positionnés dans le secteur ferroviaire, compte tenu de la poursuite des mégatendances en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Notre portefeuille robuste d'avions d'affaires est prêt à prendre la tête de l'industrie et notre importante flotte en service de produits nous procure des possibilités supplémentaires de croissance sur le plan des services après-vente et des services.

Nous bâtissons une entreprise dotée de produits exceptionnels, de solides carnets de commandes et d'une structure de coût efficiente, une entreprise en mesure de générer une performance financière supérieure. Une entreprise qui peut s'appuyer sur des employés talentueux et des possibilités extraordinaires. Bien que l'exercice 2020 marquera la fin de notre plan de redressement, nous croyons qu'il marquera également l'avènement d'une toute nouvelle entreprise très performante. Nous avons confiance en notre capacité d'atteindre nos objectifs pour 2020, et nous sommes emballés par notre trajectoire et la valeur que nous générerons après 2020.⁽⁵⁾

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

⁽²⁾ Pour l'exercice 2018, les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles se sont établis à respectivement 597 millions \$ et 415 millions \$.

⁽³⁾ Comprend le produit de la vente de la propriété Downsvie et le paiement anticipé de redevances en vertu d'une entente de fournisseurs de services de formation autorisés conclue avec CAE.

⁽⁴⁾ RAIIA avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

⁽⁵⁾ Énoncé prospectifs. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

Tous les secteurs

- 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 selon des conditions acceptables commercialement et en temps opportun;
- 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;
- la stabilité 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; et
- les données financières tiendront compte de la comptabilisation des contrats de location selon l'IFRS 16 à compter du 1^{er} janvier 2019.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

⁽²⁾ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Secteurs aéronautiques

- la clôture de la transaction de vente des actifs du programme d'avions *Q Series* d'ici le deuxième semestre de 2019 et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires d'ici la fin du premier trimestre de 2019;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- la capacité de gérer la courbe d'apprentissage tout en accélérant la cadence de production et les livraisons de l'avion *Global 7500*;
- la capacité d'accélérer la cadence de production et les livraisons de nouveaux programmes, et de respecter les dates de mise en service des programmes d'avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550*;
- le maintien de notre capacité de saisir et de remporter des campagnes et des projets d'après les prévisions du marché⁽³⁾, donnant lieu à des objectifs de nouvelles commandes futures;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, et la croissance soutenue des 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 du partenariat avec Airbus selon l'échéancier prévu;
- l'exécution satisfaisante de la part d'Airbus de ses obligations aux termes du partenariat et des ententes commerciales et l'absence d'inefficacités imprévues ou de problèmes de performance connexes;
- la solidité et la qualité de la portée, de la présence, des ventes, de la commercialisation ou des réseaux de soutien d'Airbus, de sa chaîne d'approvisionnement, de ses opérations et de ses relations avec les clients;
- l'exactitude des analyses et hypothèses sous-tendant 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'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles;
- l'amélioration graduelle du prix des avions, des coûts unitaires et des livraisons au cours de la phase d'accélération; et
- notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de 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;
- notre capacité de libérer du fonds de roulement attribuable à des problèmes de livraison vers la fin de 2018 sur certains projets existants, et la reprise du fonds de roulement au titre de ces projets au cours de 2019;
- la conversion des revenus et l'achèvement progressif de nos projets existants;
- 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 aux nouvelles commandes futures estimées; et
- 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 Prévisions et 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 et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽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.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

		Prévisions pour 2018 présentées dans notre Rapport financier 2017 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2018 ⁽²⁾	Résultats de 2018	Prévisions pour 2019 ⁽³⁾⁽⁴⁾
PRÉVISIONS CONSOLIDÉES	Revenus	17,0 milliards \$ à 17,5 milliards \$	~ 16,5 milliards \$	16,2 milliards \$	≥ 18,0 milliards \$
	RAII	s. o.	s. o.	1,0 milliard \$	s. o.
	RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$	1,25 milliard \$ à 1,35 milliard \$	1,3 milliard \$	1,65 milliard \$ à 1,80 milliard \$
	RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	800 millions \$ à 900 millions \$	~ 1,0 milliard \$	1,0 milliard \$	1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$
	Flux de trésorerie disponibles ⁽⁵⁾	Neutres ± 150 millions \$	Neutre ± 150 millions \$, y compris le produit net de ~ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview	182 millions \$	Neutres ± 250 millions \$
	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	s. o.	s. o.	597 millions \$	s. o.
	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	s. o.	s. o.	415 millions \$	s. o.
AVIONS D'AFFAIRES	Revenus	≥ 5,0 milliards \$	Aucun changement	5,0 milliards \$	~ 6,25 milliards \$
	Marge RAI	s. o.	s. o.	8,6 %	s. o.
	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	≥ 8,0 %	Aucun changement	8,4 %	~ 7,5 %
	Livraisons d'avions (en unités)	~ 135	Aucun changement	137	150 - 155
AVIONS COMMERCIAUX	Revenus	~ 2,7 milliards \$	~ 1,7 milliard \$	1,8 milliard \$	~ 1,4 milliard \$
	RAII	s. o.	s. o.	(755 millions) \$	s. o.
	RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	~ (350 millions) \$	~ (250 millions) \$	(157 millions) \$	~ (125 millions) \$
	Livraisons d'avions (en unités)	~ 75, y compris ~ 40 C Series et ~ 35 CRJ et Q400	~ 35 CRJ et Q400	35 CRJ et Q400	~ 35 CRJ et Q400
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	Revenus	~ 2,0 milliards \$	Aucun changement	2,0 milliards \$	2,25 milliards \$ à 2,50 milliards ⁽⁶⁾
	Marge RAI	s. o.	s. o.	7,5 %	s. o.
	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	> 8,5 %	Aucun changement	9,6 %	7,5 % ⁽⁶⁾
TRANSPORT	Revenus	~ 9,0 milliards \$	Aucun changement	8,9 milliards \$	~ 9,5 milliards \$
	Marge RAI	s. o.	s. o.	8,7 %	s. o.
	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	> 8,5 %	Aucun changement	8,4 %	~ 9,0 %

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

⁽²⁾ Se reporter à notre Rapport du deuxième trimestre clos le 30 juin 2018 et à notre Rapport du troisième trimestre clos le 30 septembre 2018 pour plus de détails.

⁽³⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire ainsi qu'aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

- (4) Selon l'hypothèse voulant que les activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires continuent d'être prises en compte jusqu'au 31 mars 2019, et le programme d'avions Q Series jusqu'au 30 septembre 2019. La prévision de revenus pour Aérostructures et Services d'ingénierie devrait provenir principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux. La prévision de revenus de Transport est fondée sur l'hypothèse que les taux de change demeureront stables, soit 1,15 pour la conversion en dollars américains des montants libellés en euros.
- (5) Les objectifs de rentabilité sont fondés sur le RAlIA avant éléments spéciaux, le RAlI avant éléments spéciaux ou la marge RAlI avant éléments spéciaux, qui sont, à l'instar des flux de trésorerie disponibles (utilisation de flux de trésorerie disponibles), des mesures non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2018.
- (6) La prévision de revenus d'environ 2,0 milliards \$ et la prévision de marge RAlI avant éléments spéciaux d'environ 9,0 % pour 2019 ont été modifiées pour tenir compte de la conclusion de l'acquisition des activités et des actifs du programme de fabrication d'aile d'avion Global 7500 auprès de Triumph Group Inc., qui a clôturé au premier trimestre de 2019.

Autres objectifs pour 2019 et 2020

		Estimations pour 2019	Estimations pour 2020
PRÉVISIONS CONSOLIDÉES	Revenus tirés des services après-vente	s. o.	~ 4,0 milliards \$
	Trésorerie et équivalents de trésorerie	> 3,0 milliards \$	> 3,5 milliards \$
	Liquidités ⁽¹⁾	> 4,0 milliards \$	> 4,5 milliards \$
	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	~ 800 millions \$	s. o.

(1) Définies comme les sources de financement à court terme.

Prévisions pour 2018

CONSOLIDÉES⁽¹⁾

Au deuxième trimestre de 2018, la prévision de revenus consolidée pour l'exercice a été révisée à une fourchette de 16,5 milliards \$ à 17,0 milliards \$ par suite du retrait, plus tôt que prévu, des revenus de SCACS du périmètre de consolidation à compter du 1^{er} juillet 2018. En ce qui a trait aux résultats, le retrait de la perte du programme C Series du périmètre de consolidation, nette de la quote-part de la perte nette compensatoire, a donné lieu à une augmentation de 100 millions \$ des prévisions de RAlIA avant éléments spéciaux⁽²⁾ et de RAlI avant éléments spéciaux⁽²⁾, qui sont passées à des fourchettes de respectivement 1,25 milliard \$ à 1,35 milliard \$ et 900 millions \$ à 1,0 milliard \$.

Au troisième trimestre de 2018, la prévision de revenus consolidée a été révisée à environ 16,5 milliards \$, soit l'extrémité inférieure de la fourchette de la prévision antérieure. Les revenus pour l'exercice ont été légèrement inférieurs à la prévision révisée, s'établissant à 16,2 milliards \$. La prévision de RAlI avant éléments spéciaux⁽²⁾ a également été révisée, à l'extrémité supérieure de la fourchette de la prévision antérieure, soit environ 1,0 milliard \$. Le RAlI avant éléments spéciaux⁽²⁾ et le RAlIA avant éléments spéciaux⁽²⁾ de 2018 ont été conformes aux prévisions révisées, s'établissant à respectivement 1,0 milliard \$ et 1,3 milliard \$, ce qui reflète la capacité accrue de générer des résultats de l'entreprise. La prévision de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour 2018 a également été ajustée au troisième trimestre pour tenir compte de l'augmentation du fonds de roulement de Transport, y compris l'incidence des retards de livraison à l'égard de certains projets et la baisse des avances de fonds découlant de la composition des commandes et des étapes de projet franchies au deuxième semestre de 2018. La prévision de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ est devenue une prévision de flux de trésorerie disponibles neutres, plus ou moins 150 millions \$, y compris le produit net d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview. Les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ générés au cours de l'exercice 2018, soit 182 millions \$, se sont situés à l'extrémité supérieure de la fourchette de la prévision révisée.

AVIONS D’AFFAIRES⁽¹⁾

Grâce à son exécution ciblée et disciplinée, Avions d’affaires a atteint ses prévisions de revenus, de RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ et de livraisons d’avions pour 2018.

AVIONS COMMERCIAUX⁽¹⁾

Au cours du deuxième trimestre de 2018, nous avons revu les prévisions d’Avions commerciaux pour l’exercice afin qu’elles reflètent le retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation à compter du troisième trimestre, remplacés par la quote-part de Bombardier du résultat net de SCACS. Pour 2018, les revenus et les prévisions étaient conformes aux prévisions révisées pour l’exercice. Le RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ a été supérieur à la prévision, en raison surtout de la performance meilleure que prévu de SCACS.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D’INGÉNIERIE⁽¹⁾

Nos revenus pour l’exercice ont été conformes à la prévision, tandis que le RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ a dépassé les prévisions de 110 points de base en raison en partie d’un élément ponctuel lié au règlement associé à la clôture du partenariat C Series.

TRANSPORT⁽¹⁾

Les revenus de 2018 ont été conformes à la prévision, soutenus par l’incidence favorable des taux de change. La marge RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ de 8,4 % pour l’exercice a largement atteint la prévision d’au moins 8,5 %.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2019⁽¹⁾

La croissance prévue des revenus en 2019 découlera en grande partie de la mise en service de l’avion *Global 7500*, de la poursuite de l’exécution du carnet de commandes en croissance de Transport et de l’augmentation des services après-vente, tirant parti de l’importante flotte de trains et d’avions en service de la Société. Les prévisions reposent également sur la conclusion des transactions de vente d’actifs non stratégiques annoncées antérieurement et sur le retrait de ces actifs du périmètre de consolidation à compter du deuxième trimestre de 2019 pour les activités de formation des pilotes et des techniciens d’Avions d’affaires, et à compter du quatrième trimestre de 2019 pour le programme d’avions *Q Series*.

Nous estimons que les marges devraient s’améliorer par suite de la capacité de générer des bénéfices créée par la transformation qui a eu lieu au cours des trois derniers exercices et par la gestion de la courbe d’apprentissage du programme d’avion *Global 7500*.

La prévision de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour 2019 a été fixée à un montant neutre de plus ou moins 250 millions \$. Cette prévision tient compte des éléments ponctuels suivants : le recouvrement prévu par Transport d’un montant de 300 millions \$ à 400 millions \$ de son fonds de roulement; des coûts en trésorerie de 250 millions \$ qui devraient être engagés au titre des mesures de restructuration à l’appui de la croissance future des bénéfices; et un fonds de roulement pour éventualités de 250 millions \$ prévu en grande partie pour soutenir l’accélération de la cadence de production de l’avion *Global 7500*.

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

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur le RAll avant éléments spéciaux, le RAll avant éléments spéciaux ou la marge RAll avant éléments spéciaux, qui sont, à l’instar des flux de trésorerie disponibles (utilisation), des mesures non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement et à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2018.

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos attentes et nos prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux 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 cotes de crédit, 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; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; 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; les attentes à l'égard de la résorption du fonds de roulement relativement à l'ensemble des projets existants de Transport; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; 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 les gains d'efficacité opérationnelle et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; 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 un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de remboursement de la dette; les attentes à l'égard du remboursement en temps d'opportunité de l'investissement de la Caisse dans BT Holdco; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, y compris l'accent mis sur le retour à la rentabilité et l'évaluation des options stratégiques qui s'offrent pour le programme *CRJ Series*; le financement et les liquidités de la Société en commandite Avions C Series (SCACS); et l'incidence prévue et les avantages escomptés de notre partenariat avec Airbus et de notre investissement dans SCACS; et la réalisation des avantages attendus de l'acquisition des activités et des actifs du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* auprès de Triumph Group Inc. (Triumph). 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 (collectivement, les transactions en cours), 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 devant découler de chacune et à l'utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit en retirer et à leur incidence prévue sur nos prévisions et objectifs; 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 formulés dans le présent rapport de gestion en lien avec les transactions en cours 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 plus de renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir la rubrique Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable.

Certains facteurs 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 aux changements climatiques à l'échelle mondiale), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons ou sur revenus et au carnet de commandes; 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, y compris les problèmes liés à certains projets existants de Transport et à la libération de fonds de roulement connexe; 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; aux risques liés à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie, notre plan de transformation, nos améliorations visant la productivité, nos gains d'efficacité et nos initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; aux risques liés à notre partenariat avec Airbus et à notre investissement dans SCACS; aux risques liés à notre capacité de poursuivre la mise en œuvre de notre plan de financement de SCACS et de financer, au besoin, les besoins en trésorerie; aux risques liés à notre capacité d'intégrer avec succès les activités et les actifs du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* acquis auprès de Triumph; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; 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, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques et à leur protection; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; 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. En ce qui concerne les transactions en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation 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 transactions en cours ou les avantages prévus seront réalisés en tout ou en partie. Rien ne garantit également que l'investissement dans BT Holdco sera racheté, sous quelque forme ou à quelque moment que ce soit.

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. 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.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	4 303 \$	4 611 \$	16 236 \$	16 199 \$
Coût des ventes	3 637	4 056	13 958	14 204
Marge brute	666	555	2 278	1 995
Charges de vente et d'administration	292	331	1 156	1 194
R et D	72	81	217	240
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(7)	(36)	(66)	(175)
Autres charges (revenus)	23	40	(58)	11
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	286	139	1 029	725
Éléments spéciaux	(56)	66	28	426
RAII	342	73	1 001	299
Charges de financement	261	279	712	801
Revenus de financement	(33)	(21)	(106)	(56)
RAI	114	(185)	395	(446)
Impôts sur le résultat	59	3	77	79
Résultat net	55 \$	(188) \$	318 \$	(525) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	15 \$	(190) \$	232 \$	(494) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	40 \$	2 \$	86 \$	(31) \$
RPA (en dollars)				
De base	0,02 \$	(0,09) \$	0,10 \$	(0,24) \$
Dilué	0,02 \$	(0,09) \$	0,09 \$	(0,24) \$
En pourcentage des revenus totaux				
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,6 %	3,0 %	6,3 %	4,5 %
RAII	7,9 %	1,6 %	6,2 %	1,8 %

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

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

Calcul du RPA dilué

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	15 \$	(190) \$	232 \$	(494) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	25	(8)	4	(27)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	40 \$	(198) \$	236 \$	(521) \$
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 477 954	2 194 868	2 501 047	2 195 379
RPA dilué (en dollars)	0,02 \$	(0,09) \$	0,09 \$	(0,24) \$

Calcul du RPA ajusté

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Résultat net ajusté	149 \$	(28) \$	438 \$	91
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	(40)	(2)	(86)	31
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	25	(8)	4	(27)
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	134 \$	(38) \$	356 \$	95 \$
Nombre moyen pondéré ajusté dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 477 954	2 194 868	2 501 047	2 264 722
RPA ajusté (en dollars)⁽²⁾	0,05 \$	(0,02) \$	0,14 \$	0,04 \$

Autre mesure financière non conforme aux PCGR⁽²⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
RAIIA avant éléments spéciaux	370 \$	228 \$	1 304 \$	1 046 \$

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

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus				
Avions d'affaires	1 494 \$	1 448 \$	4 994 \$	4 933 \$
Avions commerciaux	421	651	1 756	2 317
Aérostructures et Services d'ingénierie	622	426	1 953	1 616
Transport	2 161	2 415	8 915	8 551
Siège social et élimination	(395)	(329)	(1 382)	(1 218)
	4 303 \$	4 611 \$	16 236 \$	16 199 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾				
Avions d'affaires	122 \$	120 \$	420 \$	419 \$
Avions commerciaux	(9)	(133)	(157)	(381)
Aérostructures et Services d'ingénierie	48	20	188	88
Transport	167	140	750	738
Siège social et élimination	(42)	(8)	(172)	(139)
	286 \$	139 \$	1 029 \$	725 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	(23) \$	(9) \$	(10) \$	25 \$
Avions commerciaux	9	5	598	8
Aérostructures et Services d'ingénierie	48	13	42	7
Transport	(69)	11	(24)	295
Siège social et élimination	(21)	46	(578)	91
	(56) \$	66 \$	28 \$	426 \$
RAII				
Avions d'affaires	145 \$	129 \$	430 \$	394 \$
Avions commerciaux	(18)	(138)	(755)	(389)
Aérostructures et Services d'ingénierie	—	7	146	81
Transport	236	129	774	443
Siège social et élimination	(21)	(54)	406	(230)
	342 \$	73 \$	1 001 \$	299 \$

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

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des pertes (gains) ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2018	2017	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	1	7 \$	— \$	616 \$	— \$
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	2	—	—	(561)	—
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu des transactions de cession-bail	3	(66)	—	(66)	—
Charges de restructuration	4	23	37	41	285
Litige fiscal	5	(31)	—	(35)	11
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle	6	—	—	(34)	—
Achat de rentes de retraite	7	—	—	32	—
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	8	31	—	31	—
Reprise des provisions pour l'annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	9	(28)	(17)	(29)	(28)
Égalisation des prestations des régimes de retraite	10	28	—	28	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	11	—	—	17	43
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts	12	—	46	4	91
Renégociation d'une entente commerciale	13	—	—	—	35
Perte sur remboursement de dette à long terme	14	—	23	—	23
Impôts sur le résultat		48	(6)	(23)	(15)
		12 \$	83 \$	21 \$	445 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		(56) \$	66 \$	28 \$	426 \$
Charges de financement – Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	8	31	—	31	—
Charges de financement – Perte sur remboursements de dette à long terme	14	—	23	—	23
Revenus de financement – Intérêt lié à un litige fiscal	5	(11)	—	(15)	11
Impôts sur le résultat		48	(6)	(23)	(15)
		12 \$	83 \$	21 \$	445 \$

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 616 millions \$ (552 millions \$ après impôts). 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 31 – 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. La Société a procédé à deux transactions de cession-bail visant des installations de Transport conformément à son plan de transformation.
4. Représentent des indemnités de départ de 43 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 10 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$ pour l'exercice 2018, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées. Représentaient des indemnités de départ de 253 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 6 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 38 millions \$ pour l'exercice 2017, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées.
5. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
6. 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.
7. Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies en Ontario (au Canada), au R.-U. et aux É.-U. 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 des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite applicables. Au cours de l'exercice 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3000 retraités au titre de régimes de retraite à prestations définies pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 516 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 484 millions \$.
8. Au cours de l'exercice 2018, la Société a vendu des créances sur contrats à long terme de Transport, ce qui a donné lieu à une perte de 31 millions \$ comptabilisée dans les charges de financement.
9. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 29 millions \$ pour l'exercice 2018 (28 millions \$ pour l'exercice 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.
10. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour au Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 28 millions \$ au 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2018 comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
11. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport (43 millions \$ pour l'exercice 2017).
12. 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 l'exercice 2018. Pour l'exercice 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 pour pertes relatives au contrat de 63 millions \$. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.

13. Une provision a été constituée pour l'exercice 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
14. Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 228 millions \$ et 606 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018, comparativement à 258 millions \$⁽¹⁾ et 745 millions \$⁽¹⁾ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 30 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- une perte sur remboursement de dette à long terme⁽²⁾ (23 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial à l'exercice précédent;
- une diminution de la composante charge d'intérêt par suite d'une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision pour litige fiscal (11 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial; et
- une augmentation des revenus d'intérêt sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie (6 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une perte liée à la vente de créances sur contrats à long terme de Transport (31 millions \$), comptabilisée à titre d'élément spécial en 2018.

La diminution de 139 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (64 millions \$);
- une perte nette moins élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (49 millions \$);
- une diminution de la composante charge d'intérêt par suite d'une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision pour litige fiscal (26 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial;
- une perte sur remboursement de dette à long terme⁽²⁾ (23 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial à l'exercice précédent;
- une augmentation des revenus d'intérêt sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie (14 millions \$);
- une baisse de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (13 millions \$); et
- une baisse des charges nettes de financement découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (10 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (52 millions \$); et
- une perte liée à la vente de créances sur contrats à long terme de Transport (31 millions \$), comptabilisée à titre d'élément spécial en 2018.

⁽¹⁾ La charge nette de financement pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017 a été retraitée 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 10 - Charges de financement et revenus de financement des états financiers consolidés pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019.

Impôts sur le résultat

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 51,8 % et 19,5 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé découle surtout de :

- l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé; et
- l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

En partie contrebalancées par :

- l'incidence positive des différences permanentes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, le taux d'imposition effectif plus bas découle surtout de :

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

En partie contrebalancées en partie par :

- l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement (1,6) %⁽¹⁾ et (17,7) %⁽¹⁾, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre, le taux d'imposition effectif négatif découle surtout de :

- de l'incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur, principalement aux É.-U.; et
- des différences permanentes et autres.

En partie contrebalancées par :

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le taux d'imposition effectif négatif découle surtout :

- de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires;
- de l'incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur, principalement aux É.-U.; et
- des différences permanentes.

⁽¹⁾ Les taux d'imposition effectifs pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 42 millions \$ pour l'exercice, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 382 millions \$.

L'augmentation de 424 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- augmentation de 1,7 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, contrebalancée en partie par une diminution dans Transport et Aérostructures et Services d'ingénierie; et
- une augmentation de 935 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 457 millions \$ des créances clients et autres débiteurs principalement dans Transport;
- une augmentation de 256 millions \$ des actifs sur contrat, principalement dans Transport; et
- une augmentation de 186 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 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⁾

Le total des passifs et des capitaux propres a augmenté de 42 millions \$ au cours de l'exercice, compte tenu d'une incidence des taux de change de 382 millions \$. L'augmentation de 424 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une augmentation de 1,2 milliard \$ des passifs sur contrat principalement dans Avions d'affaires;
- une augmentation de 846 millions \$ des autres passifs financiers attribuable principalement aux variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés, à l'augmentation des avances gouvernementales remboursables et aux coûts non récurrents des

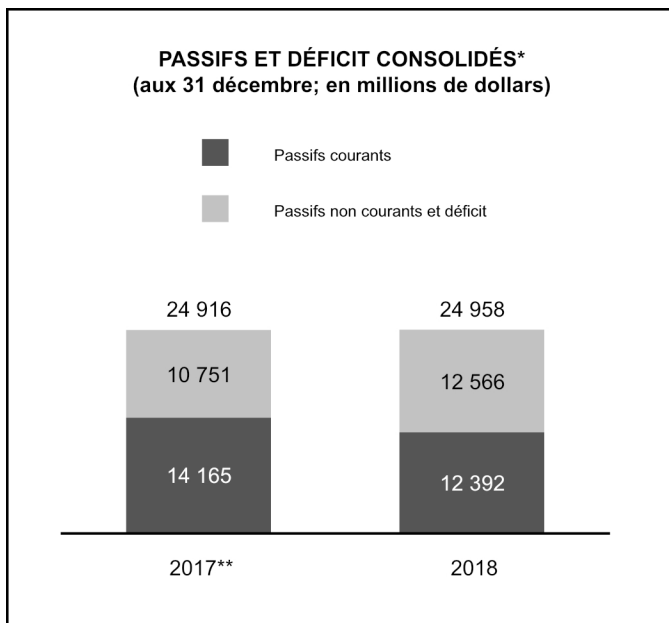
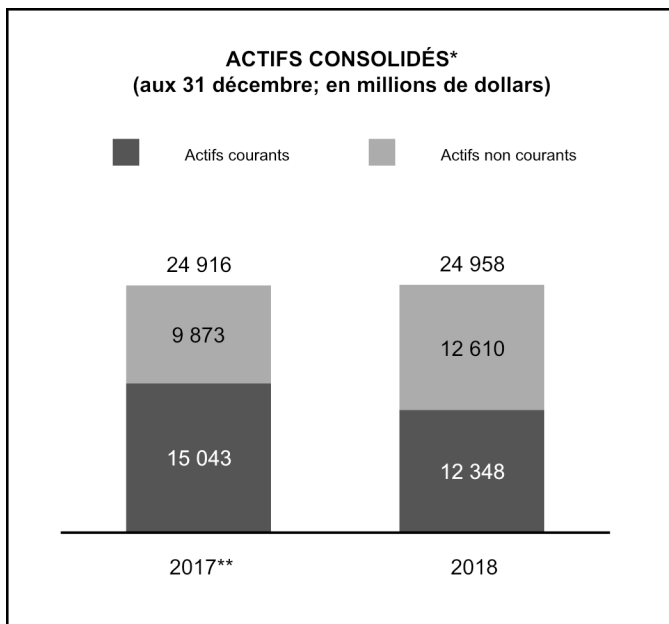
fournisseurs;

- une augmentation de 779 millions \$ des fournisseurs et autres créiteurs liés principalement à Avions d'affaires et à Transport; et
- une augmentation de 621 millions \$ des capitaux propres attribuable principalement au total du résultat global de 417 millions \$, à l'émission d'actions classe B (droits de vote limités) de 475 millions \$ et à l'émission de bons de souscription de 270 millions \$, le tout contrebalancé en partie par la variation de 391 millions \$ des participations ne donnant pas le contrôle.⁽¹⁾

En partie contrebalancées 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⁾
- une diminution de 224 millions \$ des autres passifs principalement dans Transport; et
- une diminution de 215 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite par suite de la réévaluation ou de liquidations des régimes de retraite à prestations définies.

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 31 – Cession d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails.



* 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 2,5 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 31 – 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.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 retraité ⁽²⁾	2018	2017 retraité ⁽²⁾
Résultat net	55 \$	(188) \$	318 \$	(525) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	84	89	272	314
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	6	11	51
Impôts sur le résultat différés	(1)	(12)	(74)	35
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(61)	(8)	(636)	(38)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	7	—	616	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(7)	(36)	(66)	(175)
Charge à base d'actions	(2)	13	65	45
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	23	—	23
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	31	—	31	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	23	25	72	55
Variation nette des soldes hors caisse	1 160	1 325	(12)	746
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 289	1 237	597	531
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(248)	(365)	(415)	(1 317)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	1 041 \$	872 \$	182 \$	(786) \$

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

L'augmentation de 52 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au quatrième trimestre est surtout attribuable :

- au résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie plus important (219 millions \$).
- En partie contrebalancé par :
- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (165 millions \$) (voir l'explication ci-après).

L'augmentation de 66 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour l'exercice est surtout attribuable :

- au résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie plus important (807 millions \$).
- En partie contrebalancé par :
- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (758 millions \$) (voir l'explication ci-après).

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

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

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2018, les entrées de fonds de 1,2 milliard \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des passifs sur contrats d'Avions d'affaires en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes, ainsi que du paiement anticipé de redevances de 155 millions \$ par CAE aux termes d'une entente prolongée de fournisseurs de services de formation autorisés;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs, principalement dans Transport et Avions d'affaires;
- une diminution des autres actifs financiers de Transport attribuable principalement à la vente de créances sur contrats à long terme pour un produit de 133 millions \$;
- une diminution des actifs sur contrat de Transport par suite des livraisons; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs d'Aérostructures et Services d'ingénierie et d'Avions commerciaux, contrebalancée en partie par une augmentation dans Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des stocks d'Avions d'affaires en raison de l'accélération de la cadence de production, contrebalancée en partie par une diminution dans Aérostructures et Services d'ingénierie.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2017, les entrées de fonds de 1,3 milliard \$ étaient surtout attribuables à :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Transport et à Avions d'affaires;
- une diminution des actifs sur contrats de Transport par suite des livraisons, contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production;
- une augmentation des passifs sur contrat de Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants;
- une hausse des autres passifs de Transport, liée principalement aux taxes de vente; et
- une diminution des stocks des programmes aéronautiques, principalement dans Avions d'affaires, contrebalancée en partie par une augmentation dans Aérostructures et Services d'ingénierie, par suite surtout de l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des passifs sur contrats d'Avions d'affaires, contrebalancée en partie par une augmentation dans Avions commerciaux.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, les sorties de fonds de 12 millions \$ s'expliquent surtout par :

- une augmentation des stocks d'Avions d'affaires en raison de l'accélération de la cadence de production;
- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des provisions, principalement dans Transport;
- une diminution des autres passifs de Transport liée principalement à la baisse des provisions pour contrats et des impôts à payer; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrats d'Avions d'affaires, de Transport et d'Avions commerciaux attribuable aux avances reçues sur les nouveaux contrats et les contrats existants ainsi qu'au paiement anticipé de redevances de 155 millions \$ par CAE aux termes d'une entente prolongée de fournisseurs de services de formation autorisés;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Avions d'affaires, Transport, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie; et
- une diminution des autres actifs financiers de Transport attribuable principalement à la vente de créances sur contrats à long terme pour un produit de 133 millions \$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les entrées de fonds de 746 millions \$ s'expliquent surtout par :

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

- une hausse des autres passifs de Transport, liée principalement aux taxes de vente.
- En partie contrebalancées par :
- une augmentation des actifs sur contrats de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
 - une diminution des passifs sur contrat d'Avions d'affaires; et
 - une augmentation des stocks des programmes aéronautiques, principalement dans Avions commerciaux, en raison surtout de l'accélération de la cadence de production du programme d'avions C Series et dans Aérostructures et Services d'ingénierie, par suite de l'accélération de la cadence de production des avions *Global 7500* et C Series, contrebalancée en partie par une diminution des stocks d'Avions d'affaires.

Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017	2018	2017
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	(334) \$	(378) \$	(1 164) \$	(1 389) \$
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	86	13	749	72
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(248) \$	(365) \$	(415) \$	(1 317) \$

La diminution de 117 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles au quatrième trimestre est surtout attribuable à :

- la diminution des additions aux immobilisations incorporelles attribuable principalement à la baisse des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques; et
- l'augmentation du produit de la cession d'immobilisations corporelles par suite de deux transactions de cession-bail totalisant 77 millions \$ visant des installations de Transport.

La diminution de 902 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour l'exercice est principalement attribuable à :

- la diminution des additions aux immobilisations incorporelles attribuable principalement à la baisse des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques; et
- l'augmentation du produit de la cession d'immobilisations corporelles en raison de la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) pour une contrepartie d'environ 600 millions \$ et de deux transactions de cession-bail totalisant 77 millions \$ visant des installations de Transport.

Sources de financement disponibles à court terme

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

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017	2018	2017
Solde au début de la période/de l'exercice	2 318 \$	1 835 \$	3 057 \$	3 384 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 289	1 237	597	531
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(248)	(365)	(415)	(1 317)
Vente de placements dans des titres	133	—	133	—
Émission d'actions classe B	2	—	506	—
Placement dans des parts sans droit de vote de SCACS	(140)	—	(225)	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(22)	(36)	(93)	(89)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(24)	(13)	13	34
Sorties de fonds liées à une cession d'activités	(11)	—	(36)	—
Dividendes versés sur actions privilégiées	(5)	(3)	(20)	(18)
Remboursement de dette à long terme	(4)	(627)	(15)	(651)
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	988	—	988
Variation nette des emprunts à court terme	—	(167)	—	—
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCACS du périmètre de consolidation	—	—	(151)	—
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre du régime d'UAR	—	—	(97)	—
Autre	(101)	208	(67)	195
Solde à la fin de la période/de l'exercice	3 187 \$	3 057 \$	3 187 \$	3 057 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	69	—	69
Solde à la fin de la période/de l'exercice	3 187 \$	2 988 \$	3 187 \$	2 988 \$

⁽¹⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series étaient présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, à la Note 16 – Trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi qu'à la Note 31 - Cession d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.

Sources de financement disponibles à court terme

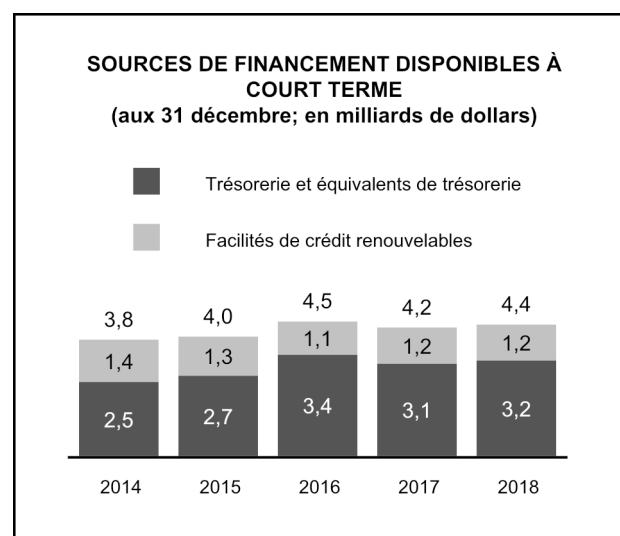
	Aux	
	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	3 187 \$	3 057 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 186	1 168
Sources de financement disponibles à court terme	4 373 \$	4 225 \$

⁽¹⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, à la Note 16 – Trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi qu'à la Note 31 – Cession d'activités des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable.

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

En mars 2018, nous avons prolongé les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de Transport de 640 millions € et 400 millions \$⁽¹⁾ respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021. En outre, le montant de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € est passé à 722 millions €. En octobre 2018, il a été réduit à 689 millions €. En juin 2018, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$⁽¹⁾ a été ajustée à 397 millions \$. Ces facilités étaient inutilisées au 31 décembre 2018.

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



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

Facilités de lettres de crédit

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

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2018				
Facilité de Transport	4 511 \$	4 024 \$	487 \$	2022
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	361	188	173	2021
	4 872 \$	4 212 \$	660 \$	
31 décembre 2017				
Facilité de Transport	4 270 \$	4 013 \$	257 \$	2021
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	169	231	2020
	4 670 \$	4 182 \$	488 \$	

En 2018, le montant confirmé de la facilité de crédit de Transport a été augmenté, pour passer de 3,56 milliards € (4,3 milliards \$) au 31 décembre 2017 à 3,94 milliards € (4,51 milliards \$), 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 \$. En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport a été augmenté, pour passer à 3,96 milliards € (4,53 milliards \$).

En plus des lettres de crédit en cours susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 3,51 milliards \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales et des lettres de crédit de 362 millions \$ en vertu de la facilité de GCB au 31 décembre 2018 (respectivement 3,0 milliards \$ et 377 millions \$ au 31 décembre 2017).

Nous utilisons aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3,7 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2018 (3,4 milliards \$ au 31 décembre 2017 et 2,9 milliards \$ au 1^{er} janvier 2017).

Voir la Note 35 – Facilités de crédit, des états financiers consolidés, pour de plus amples renseignements.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit, à l'exclusion de la facilité de GCB, et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres.

La facilité de lettre de crédit de 361 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes ainsi qu'un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport.

La facilité de lettre de crédit et la facilité de crédit renouvelable de Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières distinctes de Transport.

Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 36 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € (859 millions \$). La facilité de lettre de crédit de 361 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, exigent un niveau de liquidités de 600 millions \$ à 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit ont toutes été respectées chaque trimestre et aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

La Société négocie actuellement la prolongation annuelle de chacune de ses principales facilités bancaires ainsi que certaines autres modifications, y compris des modifications à ses clauses financières restrictives et d'autres modifications techniques. Ces modifications sont assujetties aux conditions en vigueur sur le marché et à d'autres conditions qui sont hors de notre contrôle, et rien ne garantit que la Société pourra négocier avec succès ces modifications à des conditions raisonnables sur le plan commercial, voire qu'elle pourra les négocier. Toutefois, l'incapacité de négocier avec succès ces modifications ne devrait pas avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, sa situation financière, ses flux de trésorerie et ses résultats opérationnels.

Besoins futurs de liquidités

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

Nous gérons de façon continue nos passifs en prenant en compte les flux de trésorerie disponibles prévus,⁽¹⁾ les remboursements de la dette et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. Nous avons un plan de financement visant à nous doter d'un profil financier souple et robuste par lequel nous pouvons tirer parti d'un accès aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser des capitaux propres et des

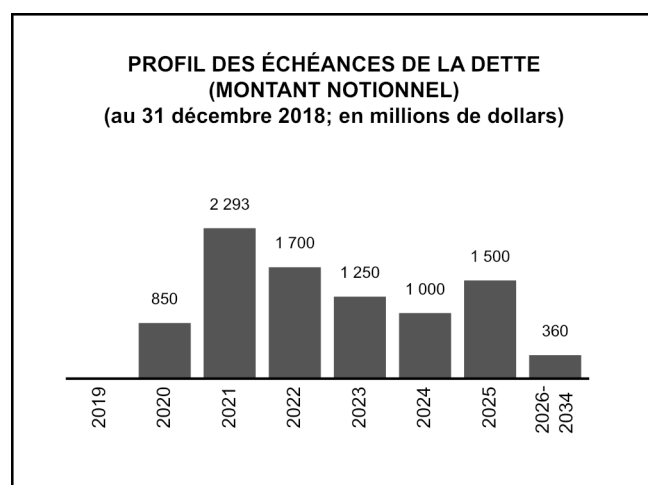
nouveaux capitaux d'emprunt à long terme.

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.

L'échéance moyenne pondérée de la dette à long terme était de 4,3 ans au 31 décembre 2018. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2020.

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



Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités

	31 décembre 2018				
	Total	Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dettes à long terme ⁽¹⁾	9 022 \$	9 \$	3 185 \$	2 950 \$	2 878 \$
Paiements d'intérêt	2 758	635	1 143	592	388
Obligations au titre des contrats de location simple	875	167	225	127	356
Obligations d'achat ⁽²⁾	13 385	9 237	3 793	331	24
Fournisseurs et autres crédateurs	4 634	4 631	2	—	1
Autres passifs financiers	1 825	343	283	246	953
Passifs financiers dérivés	1 036	628	408	—	—
	33 535 \$	15 650 \$	9 039 \$	4 246 \$	4 600 \$

⁽¹⁾ Inclut les remboursements de capital seulement.

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

Le tableau précédent présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau précédent en raison de l'incertitude du montant et du calendrier de paiements découlant de leur nature conditionnelle. En outre, les cotisations requises en trésorerie aux régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau précédent, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. Pour 2019, les cotisations aux régimes de retraite sont estimées à environ 369 millions \$ (se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails). Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

Nous croyons que nos sources de financement disponibles à court terme de 4,4 milliards \$ devraient nous procurer des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan à court terme. À l'heure actuelle, nous prévoyons que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus actuellement dans un avenir prévisible et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes.

Solvabilité

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

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre	Cote de Bombardier Inc.	
		13 février 2019	31 décembre 2017
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B-	B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B3	B3
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-	B-

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RAII ajusté ⁽²⁾	1 107 \$	823 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	720 \$	631 \$
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	1,5	1,3

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

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS. Le RAIL pour les exercices 2018 et 2017 a été de respectivement 1001 millions \$ et 299 millions \$ et, comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie consolidés, les intérêts versés pour 2018 et 2017 se sont établis à respectivement 674 millions \$ et 594 millions \$.

Ratio du levier financier

	Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Dette ajustée ⁽²⁾	9 549 \$	9 631 \$
RAIIA ajusté ⁽²⁾	1 449 \$	1 215 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	6,6	7,9

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

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS. La dette à long terme aux 31 décembre 2018 et 2017 s'est fixée à respectivement 9102 millions \$ et 9218 millions \$; le RAIL pour les exercices 2018 et 2017 a été de respectivement 1001 millions \$ et 299 millions \$.

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,2 milliards \$ au 31 décembre 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. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.

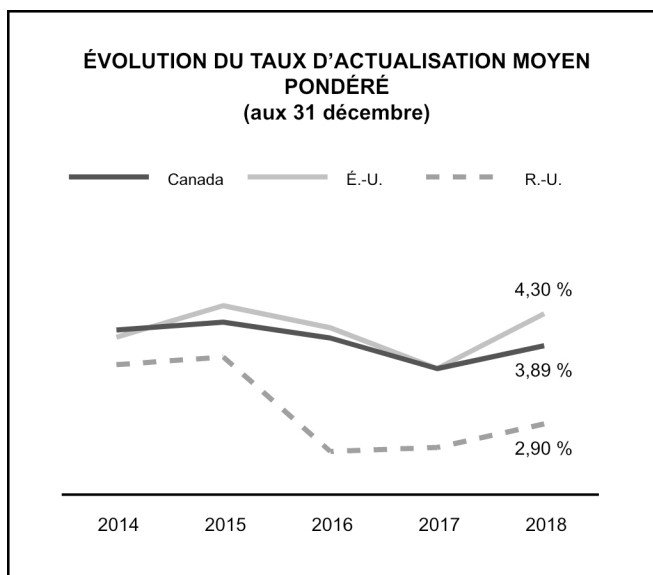
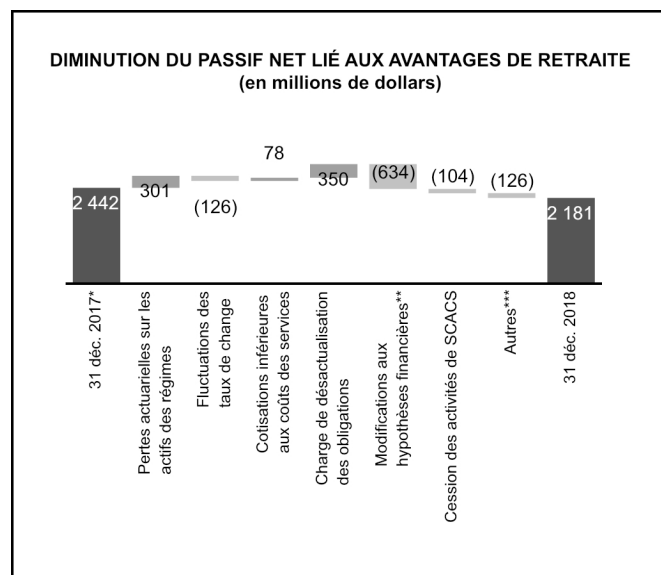
AVANTAGES DE RETRAITE

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

Les régimes de retraite sont soit des régimes à prestations définies, soit des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations.

Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides sont une combinaison de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent aux régimes à cotisations définies (ils ne peuvent plus participer aux régimes à prestations définies ou aux régimes hybrides). Au R.-U., tous les régimes à prestations définies n'acceptent plus de nouveaux participants. Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime original. Par suite de ces modifications, les cotisations aux régimes à cotisations définies ont augmenté au cours de ces dernières années.



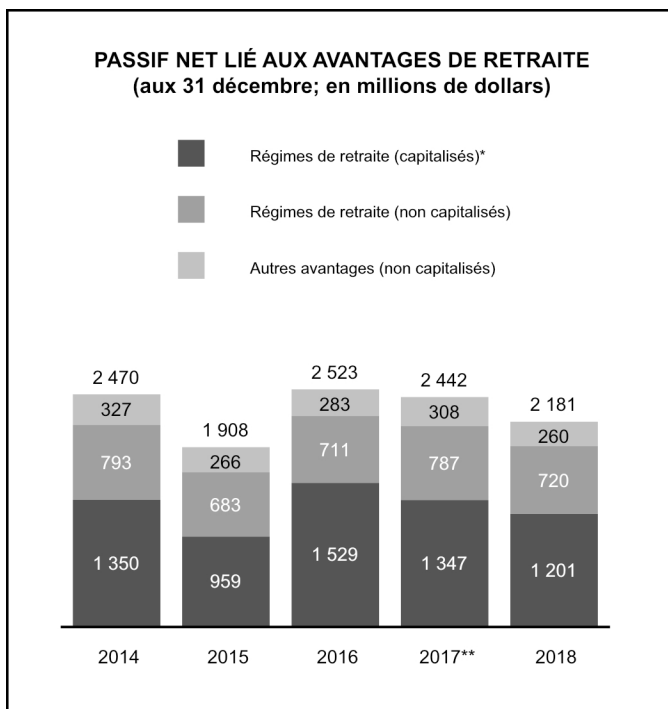
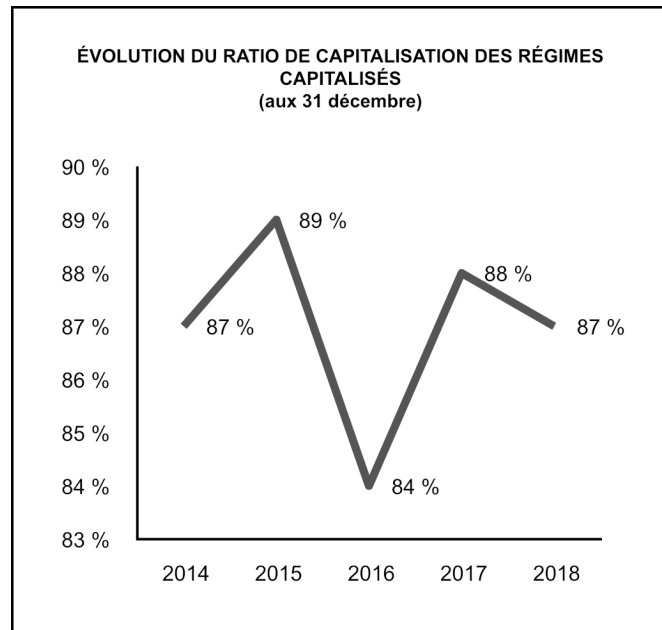
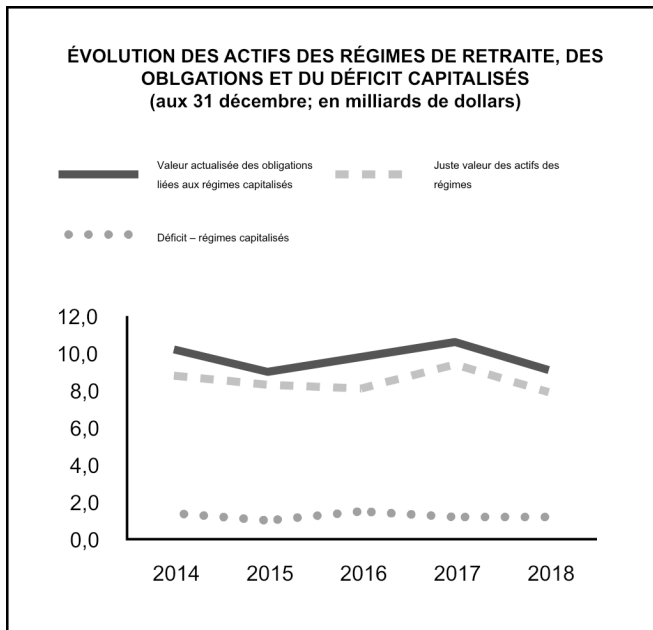
* Le solde comprend le passif net lié aux avantages de retraite liés au programme d'avions C Series d'un montant de 99 millions \$ reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.

** Comprend principalement les fluctuations des taux d'actualisation.

*** Comprend principalement les variations des autres hypothèses actuarielles, les changements dans les écarts entre résultats et l'incidence du plafonnement de la valeur de l'actif.

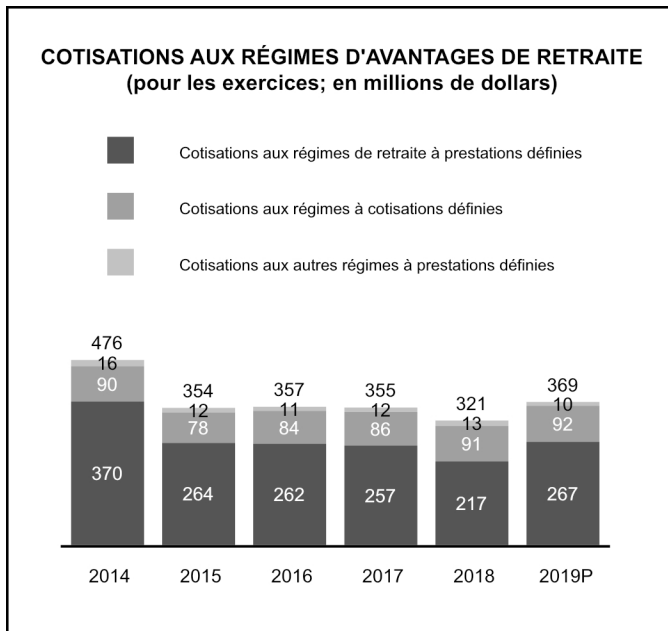
La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de

participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement estimé soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les AERG. Le rendement estimé des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. En 2018, la perte réelle sur les actifs des régimes de 301 millions \$ était inférieure au rendement prévu, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'une perte actuarielle de 586 millions \$.



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

** Le solde comprend le passif net lié aux avantages de retraite liés au programme d'avions C Series d'un montant de 99 millions \$ reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.



P : Prévission

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies se sont établies à 230 millions \$ en 2018, par rapport à 269 millions \$ pour l'exercice précédent. Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 277 millions \$ pour 2019. Le niveau futur des cotisations subira l'incidence de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs des régimes.

En 2018, les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies ont totalisé 91 millions \$. Ces cotisations sont estimées à 92 millions \$ pour 2019.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2018, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 49 %, 57 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 41 %, 31 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 % et 12 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des obligations à long terme) seront mis en place pour les régimes de retraite lorsque le marché sera favorable et que les éléments déclencheurs des régimes surviendront.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes gagneront en maturité.

En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Par conséquent, en 2018, des rentes ont été rachetées pour des participants à sept régimes de retraite enregistrés en Ontario, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Le rachat de rentes à verser aux participants à d'autres régimes de retraite sera évalué au cours des prochains exercices lorsque les régimes seront pleinement capitalisés sur une base de rachat de rentes.

Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société effectue périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations. Le rachat d'engagements de rentes par des sociétés d'assurance permet de transférer à ces dernières l'ensemble des risques susmentionnés associés aux engagements de rentes rachetées.

Coût des avantages de retraite

	2018			2017		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Régimes à prestations définies	357 \$	16 \$	373 \$	320 \$	18 \$	338 \$
Régimes à cotisations définies	91	—	91	86	—	86
Total des coûts au titre des avantages de retraite	448 \$	16 \$	464 \$	406 \$	18 \$	424 \$
Se rapportant aux						
Régimes à prestations définies capitalisés	321 \$	s. o.	321 \$	282 \$	s. o.	282 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	36 \$	16 \$	52 \$	38 \$	18 \$	56 \$
Régimes à cotisations définies	91 \$	s. o.	91 \$	86 \$	s. o.	86 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	393 \$	6 \$	399 \$	339 \$	7 \$	346 \$
Charges de financement	55 \$	10 \$	65 \$	67 \$	11 \$	78 \$

s. o. : sans objet

Le coût des avantages de retraite liés aux régimes à prestations définies pour l'exercice 2019 est estimé à 318 millions \$, dont un montant de 249 millions \$ a trait à la charge RAI et aux coûts capitalisés et un montant de 69 millions \$ est lié aux charges nettes de financement.

Analyse de sensibilité

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

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2019 (Prévisionnel)	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2018
Taux d'actualisation	(27) \$	(453) \$
Taux d'inflation	5 \$	112 \$
Taux de croissance des salaires	7 \$	73 \$

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

Augmentation	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2019 (Prévisionnel)	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2018
Canada	7 \$	105 \$
R.-U.	5 \$	116 \$
É.-U.	2 \$	31 \$

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 25 – Avantages de retraite, des états financiers consolidés.

GESTION DES RISQUES

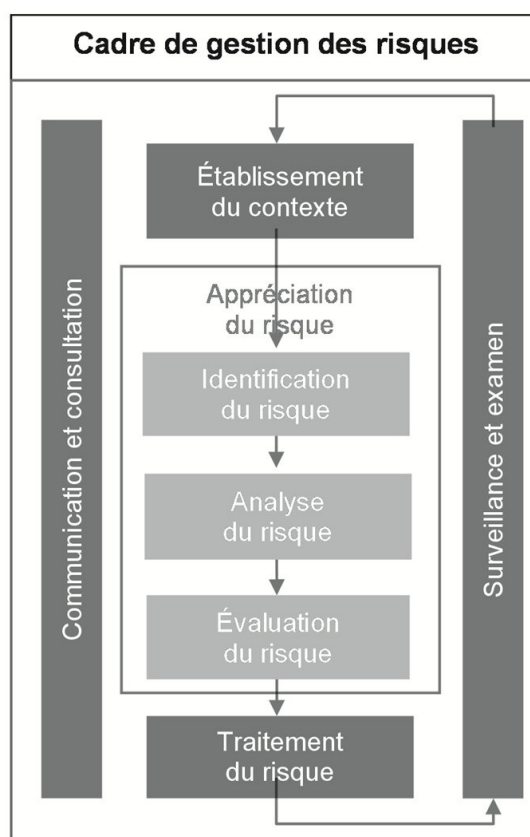
La gestion active des risques a été l'une de nos priorités pendant nombre d'années et constitue une composante importante de notre cadre de la stratégie d'entreprise. Pour réaliser nos objectifs de gestion des risques, nous avons intégré des activités de gestion des risques dans les responsabilités opérationnelles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

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

De plus, chaque année, l'équipe du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques (SAEER) évalue nos principaux risques. La haute direction examine cette évaluation des risques et met au point des plans d'action pour traiter les risques identifiés.

Le conseil d'administration⁽¹⁾ est ultimement responsable de passer en revue l'ensemble des risques auxquels est exposée la Société. Le conseil d'administration s'acquiesce de cette responsabilité par l'entremise du comité des finances et de gestion des risques, constitué d'administrateurs indépendants, qui examine les risques d'entreprise importants et les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, y compris la suffisance des politiques, des procédures et des contrôles conçus par la direction pour évaluer et gérer ces risques. Pour compléter la revue annuelle du SAEER, chaque secteur isolable met en œuvre, en collaboration avec le SAEER, un processus d'examen annuel de ses risques qui permet d'élaborer des cartes de sensibilité normalisées.

Le développement de produits constitue un axe principal d'intérêt, car s'y trouvent nos occasions les plus prometteuses de créer de la valeur, mais aussi nos risques les plus importants. Reconnaisant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, nous suivons un processus par étape rigoureux en matière de développement de produits, conçu pour nous assurer de l'identification précoce et de l'atténuation efficace des risques éventuels. Au cœur de ce processus se trouve le Système d'ingénierie de Bombardier, qui est appliqué par tous les programmes tout au long du cycle de développement de produits. Ce processus est régulièrement perfectionné pour y intégrer les leçons tirées de nos propres programmes et de l'industrie. Des jalons précis doivent être atteints avant qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du



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

développement. Des examens de passage sont effectués à chaque étape par des membres de divers paliers de gestion et des experts réputés en vue de démontrer la faisabilité technique, l'acceptation par les clients et le rendement financier.

Nous appliquons sans cesse ce que nous apprenons d'un programme sur les autres, en partageant les idées et en apprenant dans nos différents comités fonctionnels et grâce à des évaluations régulières entre pairs, en rassemblant l'expertise de toutes les plateformes pour favoriser l'harmonisation et les approches communes, établir les meilleures pratiques et tirer parti des connaissances et de l'expérience de notre personnel. Cette évaluation confirme la disponibilité des ressources humaines et financières, la préparation à l'entrée en fabrication et en service des nouvelles technologies et la solidité globale de l'analyse de rentabilité.

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

⁽¹⁾ Pour plus d'informations sur les membres du conseil d'administration et les comités du conseil d'administration, se reporter à la section Renseignements à l'intention des investisseurs.

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

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

Exposition au risque de change

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

Gestion du change

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

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

Secteurs aéronautiques isolables

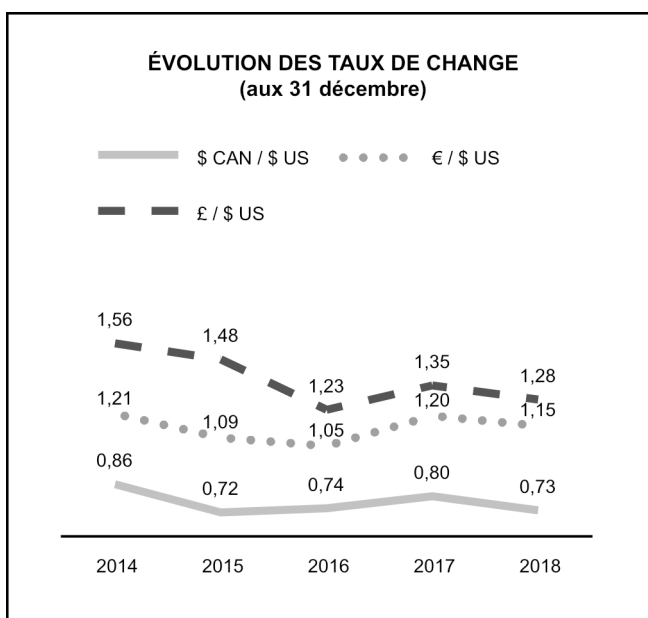
Au 31 décembre 2018, la partie couverte des coûts importants des secteurs aéronautiques isolables libellés en devises pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2019 était comme suit :

Pour les exercices	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2019	2020	2019	2020
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions d'affaires	1 417 \$	949 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions commerciaux	307 \$	231 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Aérostructures et Services d'ingénierie	281 \$	188 \$	228 £	158 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en monnaie étrangère	82 %	57 %	87 %	58 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,7858	0,7763	1,3767	1,3297

Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence sur les coûts prévus d'Avions d'affaires, d'Avions commerciaux et d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2019 d'environ respectivement 17 millions \$, 4 millions \$ et 3 millions \$, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de respectivement 3 millions \$, moins de 1 million \$ et moins de 1 million \$ compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions \$ sur les coûts prévus d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2019, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de moins de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).



Transport et siège social

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

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

Analyse de sensibilité

Pour les placements dans des établissements à l'étranger sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1 % de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2018 aurait eu une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 24 millions \$.

Exposition au risque de crédit

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

Gestion du risque de crédit

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

Exposition au risque de liquidité

La gestion de l'exposition au risque de liquidité exige une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de l'établissement de prévisions détaillées de nos flux de trésorerie et de la situation financière, ainsi que de plans opérationnels et stratégiques à long terme. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique, de la conjoncture économique, des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. Nous participons en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement

comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention des avances de tiers, la négociation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs et les transactions de cession-bail (pour plus de renseignements, se reporter à la Note 37 – Gestion du risque financier des états financiers consolidés). Nous surveillons constamment les occasions de financement pour optimiser notre structure du capital et préserver une souplesse financière adéquate.

Exposition au risque de taux d'intérêt

Nos flux de trésorerie futurs sont exposés au risque de fluctuations des taux d'intérêt, surtout en raison des actifs et des passifs indexés sur des taux variables, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. La fonction de trésorerie centralisée du siège social gère ces risques dans le cadre de la politique de gestion globale des risques.

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

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des garanties de crédit et de valeur résiduelle, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, aurait eu une incidence négative de 29 millions \$ sur le RAI pour l'exercice 2018.

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

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. 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.

RAII avant éléments spéciaux, RAIIA avant éléments spéciaux, résultat net ajusté et résultat par action ajusté

La direction utilise le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le résultat par action ajusté aux fins de l'évaluation de la performance sous-jacente de l'entreprise. La direction croit que ces mesures du résultat non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux utilisateurs de notre rapport financier une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise. Le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures financières. La direction est d'avis que ces mesures aident les utilisateurs du 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.

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles diminués des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles. La direction croit que cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR permet aux investisseurs d'avoir une vision claire de la trésorerie disponible générée pour les actionnaires de la Société, le remboursement de la dette et les acquisitions une fois engagées les dépenses en immobilisations requises à l'appui des activités courantes de l'entreprise et la création de valeur à long terme. Cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR ne correspond pas aux flux de trésorerie disponibles résiduels aux fins des dépenses discrétionnaires, étant donné qu'elle ne tient pas compte de certaines sorties de fonds obligatoires, comme le remboursement de la dette arrivant à échéance. La direction a recours aux flux de trésorerie disponibles à titre de mesure d'évaluation de la performance de l'entreprise et de la génération de liquidités dans son ensemble.

Dette ajustée, RAII ajusté, RAIIA ajusté et intérêts ajustés

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

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

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

Rapprochement du RAIIA avant éléments spéciaux et du RAII

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
RAII	342 \$	73 \$	1 001 \$	299 \$
Amortissement	84	89	272	314
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	—	6	11	51
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	(56)	60	20	382
RAIIA avant éléments spéciaux	370 \$	228 \$	1 304 \$	1 046 \$

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

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

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			
	2018 (par action)		2017 (par action) retraité ⁽¹⁾	
Résultat net	55 \$		(188) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(56)	(0,02) \$	66	0,03 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	—	—	23	0,01
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽²⁾	31	0,01	—	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	15	0,00	19	0,01
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	67	0,02	57	0,02
Tranche d'intérêts des gains liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(11)	0,00	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et autres éléments d'ajustement	48	0,02	(5)	0,00
Résultat net ajusté	149		(28)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(40)		(2)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	25		(8)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	134 \$		(38) \$	
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)	2 477 954		2 194 868	
RPA ajusté		0,05 \$		(0,02) \$

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RPA dilué	0,02 \$	(0,09) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,03	0,07
RPA ajusté	0,05 \$	(0,02) \$

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

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

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

	Exercices clos les 31 décembre			
	2018 (par action)	2017 (par action) retraité ⁽¹⁾		
Résultat net	318 \$		(525) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	28	0,01 \$	426	0,19 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	—	—	23	0,01
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽²⁾	31	0,01	—	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	65	0,03	78	0,04
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	36	0,01	95	0,04
Tranche d'intérêts des gains liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(15)	0,00	11	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et autres éléments d'ajustement	(25)	(0,01)	(17)	(0,01)
Résultat net ajusté	438		91	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(86)		31	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	4		(27)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	356 \$		95 \$	
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)	2 501 047		2 264 722	
RPA ajusté		0,14 \$		0,04 \$

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RPA dilué	0,09 \$	(0,24) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,05	0,28
RPA ajusté	0,14 \$	0,04 \$

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

	Aux 31 décembre	
	2018	2017
Dette à long terme	9 102 \$	9 218 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(153)	(222)
Dette à long terme, montant net	8 949	8 996
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽³⁾⁽⁴⁾	600	635
Dette ajustée	9 549 \$	9 631 \$

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

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

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

⁽⁴⁾ Les calculs ne tiennent pas compte de la norme comptable IFRS 16, *Contrats de location*, qui sera adoptée par la Société le 1^{er} janvier 2019. Se reporter à la rubrique Modifications futures de politiques comptables de la section Autres pour plus de renseignements sur l'IFRS 16.

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RAlI	1 001 \$	299 \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	28	426
Intérêts reçus	32	61
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾⁽⁴⁾	46	37
RAlI ajusté	1 107	823
Amortissement	272	314
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	3	7
Ajustement pour l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁶⁾	67	71
RAlIA ajusté	1 449 \$	1 215 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017
Intérêts versés	674 \$	594 \$
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾⁽⁴⁾	46	37
Intérêts ajustés	720 \$	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 en savoir plus sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

⁽³⁾ Les calculs ne tiennent pas compte de la norme comptable IFRS 16, *Contrats de location*, qui sera adoptée par la Société le 1^{er} janvier 2019. Se reporter à la rubrique Modifications futures de politiques comptables de la section Autres pour plus de renseignements sur l'IFRS 16.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Compte non tenu des montants comptabilisés comme éléments spéciaux.

⁽⁶⁾ 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

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE
57	58	59	61	64	68	74

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾, comme indicateur des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d’avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d’avions), comme mesures de notre position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RAI, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾, comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles⁽²⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients. • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits. • Disponibilité régionale des pièces et de l’expertise technique pour répondre aux demandes des clients dans les meilleurs délais, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions. • Retour en service à temps et savoir-faire de grande qualité dans les installations de maintenance appartenant à Bombardier, comme mesure d’efficacité.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d’une exécution sans faille.

⁽¹⁾ Défini comme le ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d’avions, en unités.

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

APERÇU

Axé sur l'accélération de la cadence de production du *Global 7500* et la croissance des services après-vente

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	4 994 \$	4 933 \$	1 %
Livraisons d'avions (en unités)	137	138	(1)
RAII	430 \$	394 \$	9 %
Marge RAI	8,6 %	8,0 %	60 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	420 \$	419 \$	0 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,4 %	8,5 %	(10) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	531 \$	516 \$	3 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,6 %	10,5 %	10 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	866 \$	1 075 \$	(19) %
Aux 31 décembre	2018	2017 retraité⁽¹⁾	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	14,3 \$	13,8 \$	4 %

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

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Avions d'affaires a franchi une étape historique en décembre 2018 avec la mise en service, comme prévu, de l'avion emblématique le plus grand et à la plus grande autonomie de l'industrie, l'avion *Global 7500*. Fort d'un solide carnet de commandes et de performances inégalées au sein de sa catégorie, l'avion *Global 7500* devrait constituer un facteur de croissance clé pour Avions d'affaires pendant les années à venir.
- Les revenus, le RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ et le nombre de livraisons ont été conformes aux prévisions pour 2018.
- Le secteur est arrivé premier de l'industrie en ce qui a trait au nombre de livraisons, avec 137 avions en 2018, dont 42 avions *Global*, 83 avions *Challenger* et 12 avions *Learjet*.
- Les progrès soutenus réalisés dans la stratégie de services après-vente ont généré une hausse des revenus de 14,3 % sur douze mois. La poursuite de l'expansion de notre réseau de services a aussi été annoncée, avec l'inauguration des travaux visant la construction d'un nouveau centre à Miami, en Floride, destiné à servir la clientèle des États-Unis et d'Amérique latine.
- Au cours de l'exercice, Avions d'affaires a dévoilé les nouveaux avions *Global 5500* et *Global 6500* qui, dotés d'un moteur Rolls-Royce entièrement nouveau et d'une aile nouvellement optimisée, offrent une autonomie accrue et une consommation de carburant moindre. Compte tenu du stade avancé des essais en vol, la mise en service de ces avions de premier ordre en matière de performance devrait avoir lieu à la fin de 2019.⁽²⁾⁽³⁾

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

⁽²⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550* à la fin du présent rapport de gestion.

⁽³⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions pour 2018 présentées dans notre rapport financier 2017 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2018 ⁽²⁾	Résultats de 2018	Prévisions pour 2019 ⁽³⁾⁽⁴⁾
Revenus	≥ 5,0 milliards \$	Aucun changement	5,0 milliards \$	~ 6,25 milliards \$
Marge RAI	s. o.	s. o.	8,6 %	s. o.
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	≥ 8,0 %	Aucun changement	8,4 %	~ 7,5 %
Livraisons d'avions (en unités)	~ 135	Aucun changement	137	150 – 155

Prévisions pour 2018

Grâce à son exécution ciblée et disciplinée, Avions d'affaires a atteint ses prévisions de revenus, de RAI avant éléments spéciaux⁽⁵⁾ et de livraisons d'avions pour 2018.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2019⁽³⁾

L'exercice 2019 devrait marquer le début d'une phase de croissance importante pour Avions d'affaires amorcée par la MES réussie de l'avion *Global 7500* en décembre 2018. Les revenus devraient augmenter d'environ 25 % en raison essentiellement de la livraison de 15 à 20 avions *Global 7500* et de la croissance soutenue des services après-vente. Gérer la courbe d'apprentissage tout en accélérant la cadence de production de cet avion emblématique se révélera essentiel à l'atteinte de nos objectifs de rentabilité pour 2019 ainsi qu'à la réalisation du plein potentiel de nos marques d'avions d'affaires.

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

⁽²⁾ Se reporter à notre rapport du deuxième trimestre clos le 30 juin 2018 pour plus de détails.

⁽³⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽⁴⁾ Selon l'hypothèse voulant que les activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires continuent d'être prises en compte jusqu'au 31 mars 2019.

⁽⁵⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

- 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 en temps opportun, selon des conditions acceptables sur le plan commercial;
- 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;
- la stabilité 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;
- les données financières tiennent compte de la comptabilisation des contrats de location selon l'IFRS 16 à compter du 1^{er} janvier 2019;
- la clôture des transactions de vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires d'ici la fin du premier trimestre de 2019;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- la capacité de gérer la courbe d'apprentissage tout en accélérant la cadence de production et les livraisons de l'avion *Global 7500*;
- la capacité d'accélérer la cadence de production et les livraisons de nouveaux programmes, et de respecter les dates de mises en service des programmes d'avions *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 à des objectifs de nouvelles commandes futures;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, et la croissance continue des services après-vente;
- la réduction des investissements et des dépenses de développement à des niveaux normalisés d'ici 2019-2020;
- l'exactitude des analyses et des hypothèses sous-tendant 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; et
- l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles.

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

⁽²⁾ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, la confiance de l'industrie, la rentabilité de notre clientèle, les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, l'utilisation des avions, les expéditions d'avions et les facturations, le nombre d'avions en service et l'âge moyen de la flotte. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

PROFIL

Portefeuille solide positionné pour générer de la croissance

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

Avec plus de 4800 avions en service dans le monde entier, Avions d'affaires a développé un réseau de services et de soutien d'établissements de service, dont des centres de service en propriété exclusive aux É.-U., en Europe et en Asie, des bureaux de soutien régionaux, des véhicules de réparation mobiles et une disponibilité hors pair de pièces d'avions soutenue par des entrepôts de pièces, des plaques tournantes de distribution des pièces et des installations de réparation de pièces de par le monde.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS D'AFFAIRES

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES LÉGERS

Modèles : *Learjet 70* et *Learjet 75*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires légers

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Faisant partie de la gamme légendaire des avions *Learjet*, dont plus de 3000 avions ont été livrés à ce jour, les avions *Learjet*, emblématiques de leur catégorie, continuent d'établir la norme en apportant des caractéristiques d'avion à réaction à large fuselage à une plateforme de biréacteur léger. Les avions *Learjet* présentent un plancher plat dans toute la cabine et offrent un vol en douceur ainsi qu'un confort exceptionnel. En outre, l'avion *Learjet 75* se distingue comme le seul biréacteur d'affaires de sa catégorie à offrir une configuration de huit fauteuils club doubles, une porte avant escamotable et une vitesse pouvant atteindre Mach 0,81.



Avion *Learjet 75*

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES INTERMÉDIAIRES

Modèles : *Challenger 350* et *Challenger 650*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires intermédiaires

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Expression magistrale haut de gamme du savoir-faire et de la fonctionnalité, les avions de la gamme *Challenger* offrent des outils permettant d'améliorer la productivité en affaires, grâce à leurs cabines les plus confortables de leur catégorie. Chaque avion offre des coûts d'exploitation peu élevés, une grande fiabilité, une connectivité hors pair dans l'industrie, un système de son enveloppant et un système de gestion de cabine qui allie le tout sans effort.

Les avions *Challenger* de série 300 sont les biréacteurs d'affaires intermédiaires les plus livrés de la dernière décennie.

Les avions *Challenger* de série 600 sont les biréacteurs d'affaires les plus livrés de leur catégorie.



Avion *Challenger 650*

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

BIRÉACTEURS D’AFFAIRES DE GRANDE TAILLE

Modèles : *Global 5000*, *Global 5500*⁽¹⁾, *Global 6000*, *Global 6500*⁽¹⁾, *Global 7500* et *Global 8000*⁽¹⁾

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires de grande taille

Caractéristiques principales⁽²⁾ : Habilement conçue pour laisser une impression durable, la gamme emblématique d'avions *Global* couvre la catégorie de marché des biréacteurs de grande taille avec quatre modèles d'avions qui assurent des vols en douceur, sont dotés de l'intérieur de cabine Premier réalisé avec intelligence pour assurer un équilibre entre luxe et productivité, et offrent le système de connectivité Internet en vol le plus rapide au monde combiné à un système de gestion de cabine complet permettant aux voyageurs d'être connectés et de se divertir en tout temps.

Les avions *Global 5000* et *Global 6000* comptent le plus grand nombre de livraisons dans la catégorie des avions de grande taille. Bombardier a également lancé les avions *Global 5500* et *Global 6500*, inégalés dans leur catégorie respective sur les plans de l'autonomie et de la taille, et dont la MES est prévue en 2019.

L'avion *Global 7500*, définissant sa catégorie, agrandit la gamme en offrant une véritable cabine à quatre zones, dont une zone de repos pleine grandeur et la plus grande autonomie pour assurer presque toutes les liaisons du monde sans escale. L'avion *Global 7500* a été mis en service en décembre 2018.



Avion *Global 7500*

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550* à la fin du présent rapport de gestion.

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

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

MAINTENANCE : AJOUTER DE LA VALEUR DURANT TOUT LE CYCLE DE VIE

Portefeuille de services : Très grandes capacités à l'échelle mondiale de maximiser les maintenances prévues et fournir des gammes de services à valeur ajoutée, notamment des services de remise à neuf et de modification d'avions d'affaires, et des services de réparation et de révision de composants. Grâce à notre expertise en tant que fabricant d'équipement d'origine, un large éventail de services peuvent être réalisés en interne ou attribués à nos équipes de réparation mobiles pour les avions de nos clients.

Caractéristiques principales : Services et soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive, à des stations de maintenance en piste, à 30 véhicules et deux avions d'intervention mobile Bombardier ainsi qu'à un réseau d'installations de service agréées.

LA PAIX D'ESPRIT GRÂCE À NOS SERVICES DE PIÈCES ET SMART SERVICES

Portefeuille de services : Fourniture de pièces approuvées par le fabricant et assortie d'une garantie de 2 ans, la meilleure de l'industrie, réparations de pièces pour les propriétaires-utilisateurs et un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol et de maintenance pour les avions *Learjet*, *Challenger* et *Global*. Les options comprennent les nouveaux services *Smart Services*, qui peuvent être adaptés pour comprendre l'inspection du train d'atterrissage et des services de maintenance imprévus.

Caractéristiques principales : Services de soutien en matière de pièces offerts aux clients 24 heures sur 24, sept jours sur sept, par l'intermédiaire d'installations de par le monde approvisionnées par trois principales plaques tournantes à Chicago, à Francfort et à Singapour, ainsi que par sept entrepôts régionaux. Un système de gestion des stocks sophistiqué assure la disponibilité des pièces partout dans le monde, dans l'ensemble de notre réseau d'entrepôts et de plaques tournantes ainsi que dans les centres de service détenus en propriété exclusive. Des installations de réparation en Amérique du Nord et en Europe fournissent des services de réparation de pièces aux propriétaires-utilisateurs. Accès illimité à deux avions affectés au service *Parts Express* de livraison de pièces pour les besoins liés aux avions immobilisés au sol. De la couverture des échanges aux réparations des composants de fuselages, y compris les suites avioniques des postes de pilotage, *Smart Services* offre une prévisibilité budgétaire et assure la disponibilité des pièces partout dans le monde.

SOUTIEN À LA CLIENTÈLE 24 HEURES SUR 24

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

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

Avec plus de **100 établissements dans le monde entier**, nous sommes équipés pour répondre à vos besoins immédiats et futurs.



FORMATION

Portefeuille de services : Services complets de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions d'affaires à deux installations et par l'intermédiaire d'un réseau de partenaires stratégiques à l'échelle mondiale. Nous fournissons aussi des services de formation technique où se trouvent nos clients.

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, réalisées principalement dans les centres de formation de Montréal, au Québec et de Dallas, au Texas. La clôture de cette transaction devrait avoir lieu d'ici la fin du premier trimestre de 2019.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Avions d'affaires pour plus de détails sur la transaction.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le marché de l'aviation d'affaires a atteint un sain équilibre à l'aube de 2019

En 2018, l'aviation d'affaires a affiché des signes de stabilité, alors que certains indicateurs, dont l'indice mesurant la confiance de l'industrie, les bénéfices des entreprises aux É.-U. et les niveaux de stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, montraient des signes d'amélioration par rapport à l'année précédente.

Le taux de croissance du PIB mondial en 2018 est demeuré inchangé par rapport à celui de 2017, à 3,0 %.⁽¹⁾ La poursuite de la croissance à l'échelle mondiale a été attribuable à la vigueur de l'économie américaine combinée aux taux de croissance remarquables maintenus dans les marchés émergents. La confiance de l'industrie, mesurée par l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires, s'est établie en moyenne à 67 points pour 2018, comparativement à une moyenne de 51 points pour 2017, au-dessus du seuil de stabilité du marché.⁽²⁾ Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. pour 2018 devraient aussi augmenter pour atteindre un total impressionnant de 2,3 billions \$, une augmentation attribuable en grande partie aux baisses d'impôts mises en place aux É.-U. à la fin de 2017.⁽³⁾ Les stocks d'avions d'occasion en pourcentage de la flotte totale en service ont diminué, demeurant à un niveau sain de 8,7 %. L'amélioration continue de ces indicateurs devrait aider à créer des conditions plus favorables à la demande future. Enfin, l'industrie a livré un total estimatif de 514 unités⁽⁴⁾ en 2018, une hausse de 2 % par rapport à celui de l'exercice précédent, demeurant dans la partie inférieure de la fourchette quant au nombre annuel total de livraisons pour les dix dernières années.

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

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
CONFIANCE DE L'INDUSTRIE	Selon la valeur la plus récente de l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires, publié en décembre 2018, la confiance de l'industrie s'est établie en moyenne à 67 points pour 2018, ⁽²⁾ au-dessus du seuil de stabilité du marché.	▲
BÉNÉFICE DES ENTREPRISES	Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. devraient augmenter de 10,4 % sur douze mois, pour atteindre 2,3 billions \$ en 2018. ⁽³⁾	▲
NIVEAUX DES STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION	Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte mondiale a diminué au cours de l'année dernière, pour s'établir à un niveau sain de 8,7 %, le niveau le plus bas en dix ans. Les stocks d'avions d'occasion pour les catégories d'avions légers, d'avions intermédiaires et d'avions de grande taille ont tous connu une baisse au cours de la dernière année.	▲
TAUX D'UTILISATION DES AVIONS	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a diminué de 2,0 % en 2018 par rapport à celle de 2017. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe a diminué de 2,1 % en 2018 par rapport à celle de 2017.	▼
EXPÉDITIONS D'AVIONS ET FACTURATIONS	Nous estimons que, dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a augmenté de 2 % et le total des facturations a augmenté de 1 % en 2018 par rapport à ceux de 2017. ⁽⁴⁾	▲

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

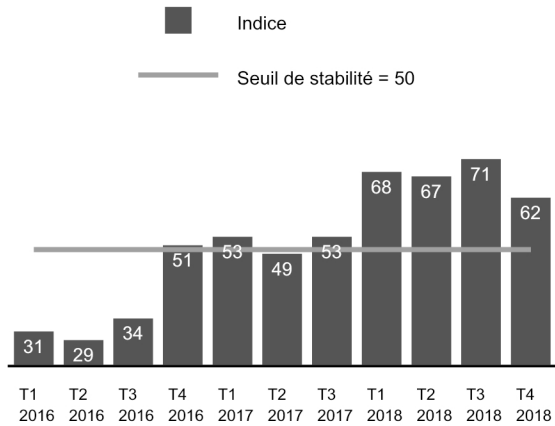
⁽¹⁾ Selon la banque de données *Global Economic Databank* d'Oxford Economics en date du 22 janvier 2019.

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 6 décembre 2018; données de 2017 provenant d'UBS.

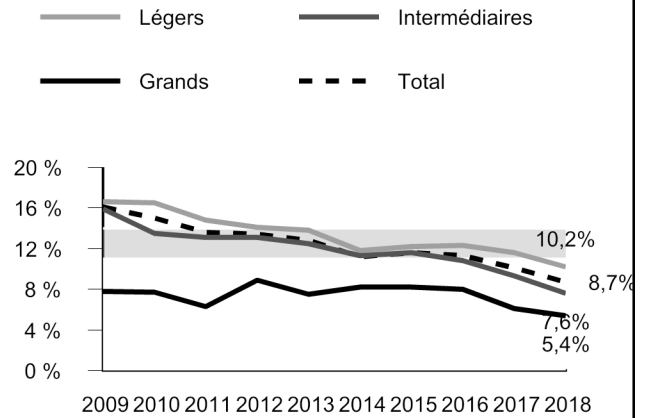
⁽³⁾ Selon le communiqué de presse du Bureau of Economic Analysis des É.-U. daté du 21 décembre 2018.

⁽⁴⁾ Selon nos estimations et selon l'information publique de certains de nos concurrents.

INDICE DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES*
(pour les trimestriels civils; moyenne sur une échelle de 100 points)



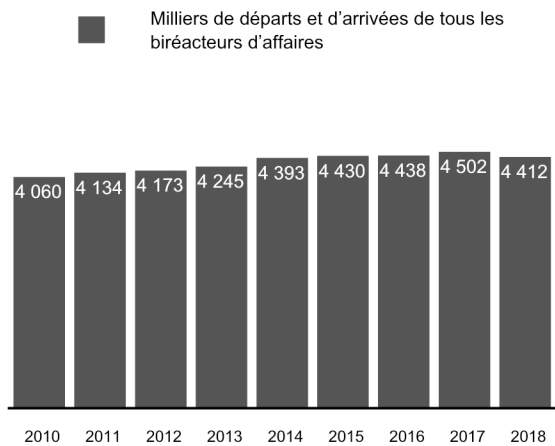
STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION*
(pour les années civiles)



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.

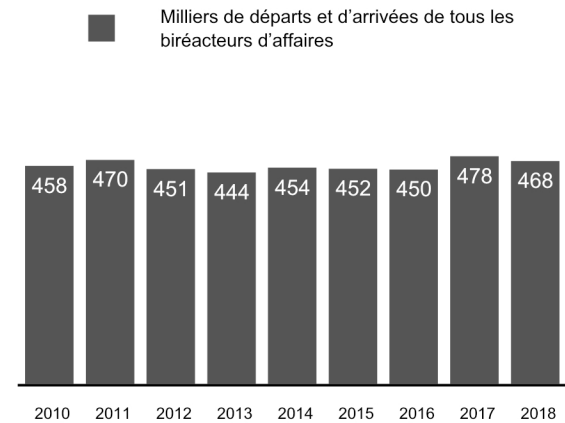
Sources : JETNET et Ascend online
* En pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers.
La zone ombragée indique ce que nous considérons comme une fourchette normale du total des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.
(pour les années civiles)



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

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE
(pour les années civiles)



Source : Eurocontrol

Perspectives à court terme

Malgré la volatilité mondiale des marchés des capitaux à la fin de 2018, le PIB mondial devrait croître à un taux de 2,7 % en 2019, ce qui correspond à la croissance observée ces dernières années. Les É.-U. et la Chine devraient voir leur économie ralentir légèrement, alors que les États-Unis verront les effets des récentes baisses d'impôts s'estomper, et que la Chine poursuivra sa transition d'une économie industrielle à une économie alimentée par la consommation. La croissance du PIB des É.-U. et du PIB de la Chine devrait se chiffrer à respectivement 2,5 % et 6,1 %.⁽¹⁾

Ces perspectives économiques conjuguées au développement de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies devraient continuer à soutenir la stabilité du marché des biréacteurs d'affaires.

⁽¹⁾ Selon la banque de données d'Oxford Economics en date du 22 janvier 2019.

Perspectives à long terme

À long terme, tous les facteurs de croissance de la demande évoluent dans la bonne direction. La création de richesse et l'émergence continue de pays en développement devraient élargir notre bassin de clientèle. Le retrait d'anciens modèles d'avions et l'introduction de nouveaux modèles aideront à répondre aux besoins de nouveaux clients. L'évolution de nouveaux modèles de propriété, tels que les activités multipropriété ou nolisement, rendra l'aviation d'affaires encore plus accessible.

L'aviation d'affaires est prête à croître et, avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, nous estimons être en bonne position.

Services à la clientèle

Le réseau mondial de service à la clientèle d'Avions d'affaires comprend des centres de service en propriété exclusive, des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des installations de maintenance en piste, des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle, des équipes mobiles de réponse à la clientèle, des centres de formation ainsi que des installations de service agréées et des fournisseurs de formation agréés.

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

Indicateurs du marché

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
FLOTTE EN SERVICE	En 2018, la flotte en service de Bombardier Avions d'affaires comprenait plus de 4800 avions, enregistrant une augmentation d'environ 1 % par rapport à celle de 2017. ⁽¹⁾	▲
NOMBRE MOYEN D'HEURES DE VOL	Selon nos estimations, le nombre moyen annuel d'heures de vol des avions d'affaires de Bombardier a augmenté de 0,6 % en 2018 par rapport à l'exercice précédent.	▲
ÂGE MOYEN DE LA FLOTTE	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte d'avions Bombardier aura une incidence sur la taille du marché de la maintenance. En 2018, l'âge moyen de la flotte de Bombardier Avions d'affaires a augmenté de 2,6 % en regard de celui de 2017. ⁽¹⁾	▲

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

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

Perspectives à court terme

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

Historiquement, les É.-U. abritaient la plus importante part de la flotte d'avions d'affaires. Toutefois, la création de richesse et le développement de l'économie dans les marchés non traditionnels font évoluer la proportion de la flotte d'avions d'affaires établie à l'extérieur des É.-U. Cette tendance de la demande influe sur la configuration géographique de notre réseau de soutien. Dans les marchés non traditionnels, notre stratégie vise à accroître notre présence en matière de services à la clientèle et à tirer parti de tiers pour déployer la totalité de notre gamme de services.

Perspectives à long terme

La croissance continue de la flotte en service devrait stimuler la demande de services à la clientèle. Même si les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord et l'Europe, devraient être les plus importants en fonction de leur taille, l'accroissement de la flotte d'avions d'affaires dans les marchés non traditionnels devrait créer de nouvelles occasions de service après-vente.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus				
Fabrication et autres ⁽²⁾	1 177 \$	1 171 \$	3 794 \$	3 883 \$
Services ⁽³⁾	317	277	1 200	1 050
Total des revenus	1 494 \$	1 448 \$	4 994 \$	4 933 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	162 \$	151 \$	531 \$	516 \$
Amortissement	40	31	111	97
RAII avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	122	120	420	419
Éléments spéciaux	(23)	(9)	(10)	25
RAII	145 \$	129 \$	430 \$	394 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	8,2 %	8,3 %	8,4 %	8,5 %
Marge RAII	9,7 %	8,9 %	8,6 %	8,0 %

⁽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 comparative.

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

⁽³⁾ Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment des pièces, de *Smart Services*, de centres de 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

L'augmentation de 6 millions \$ des revenus de fabrication et des autres revenus pour le quatrième trimestre est attribuable essentiellement à la hausse des revenus tirés de la vente de solutions d'avions spécialisés, en partie contrebalancée par la baisse du nombre de livraisons.

La hausse de 40 millions \$ des revenus tirés des services pour le quatrième trimestre reflète essentiellement la hausse des activités réalisées dans les centres de service et l'augmentation des ventes de pièces de rechange.

La diminution de 89 millions \$ des revenus de fabrication et des autres revenus pour l'exercice est attribuable essentiellement à la baisse des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion, laquelle baisse reflète le niveau moins élevé des stocks d'avions d'occasion et une composition défavorable des livraisons d'avions, en partie contrebalancée par la hausse des revenus tirés de la vente de solutions d'avions spécialisés.

La hausse de 150 millions \$ des revenus tirés des services pour l'exercice reflète essentiellement l'augmentation des ventes de pièces de rechange et la hausse des activités réalisées 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 comptabilisés comme des pertes (gains) et inclus dans le RAI ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2018	2017	2018	2017
Achat de rentes de retraite	1	1 \$	— \$	10 \$	— \$
Charges de restructuration	2	3	8	8	18
Égalisation des prestations des régimes de retraite	3	1	—	1	—
Renégociation d'une entente commerciale	4	—	—	—	35
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	5	(28)	(17)	(29)	(28)
		(23) \$	(9) \$	(10) \$	25 \$
Incidence sur la marge RAI		1,5 %	0,6 %	0,2 %	(0,5)%

1. Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies en Ontario (Canada), au R.-U. et aux É.-U. 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 cours de l'exercice 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3000 retraités au titre de régimes de retraite à prestations définies pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 516 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 484 millions \$.
2. Représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
3. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour au Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 1 million \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2018 comme coût des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
4. Une provision a été constituée pour l'exercice 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 29 millions \$ pour l'exercice 2018 (28 millions \$ pour l'exercice 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 RAI

Tandis que les services après-vente ont continué de croître, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour le trimestre a légèrement diminué de 0,1 point de pourcentage en raison de la composition des livraisons d'avions et de la dilution prévue découlant des coûts de MES.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 0,8 point de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Pour l'exercice, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a légèrement diminué de 0,1 point de pourcentage en raison de la croissance soutenue des services après-vente et de la dilution prévue découlant des coûts de MES.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de l'exercice a augmenté de 0,6 point de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

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

La MES de l'avion *Global 7500* a eu lieu comme prévu

Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	227 \$	238 \$	836 \$	1 004 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	1	10	10
	229 \$	239 \$	846 \$	1 014 \$
En pourcentage des revenus ⁽³⁾	15,3 %	16,5 %	16,9 %	20,6 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 26 millions \$ et 62 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018 (respectivement 21 millions \$ et 51 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Au 31 décembre 2018, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽¹⁾ s'établissait à 4,5 milliards \$, comparativement à 3,6 milliards \$ au 31 décembre 2017. La hausse de la valeur comptable nette de l'outillage des programmes d'avions d'affaires au 31 décembre 2018 est principalement attribuable aux additions à l'outillage du programme d'avions *Global 7500* et *Global 8000*.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 677 millions \$ au 31 décembre 2018 (441 millions \$ au 31 décembre 2017).

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

Solde au 31 décembre 2017 ⁽¹⁾	3 586 \$
Investissements dans le développement de produits	836
Coûts de développement acquis engagés par les fournisseurs ⁽²⁾	116
Amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	(62)
Solde au 31 décembre 2018	4 476 \$

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

⁽²⁾ Montant comptabilisé dans l'outillage des programmes aéronautiques à la première livraison d'avion *Global 7500*, lié aux coûts de développement acquis engagés par les fournisseurs. Il s'agit d'un montant sans effet de trésorerie, car il est remboursable à la réception de pièces de la part des fournisseurs concernés et aura une incidence sur les additions nettes aux immobilisations incorporelles dans les flux de trésorerie une fois les paiements effectués aux fournisseurs.

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

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

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

Le 20 décembre 2018, Bombardier a célébré la MES du biréacteur d'affaires *Global 7500*, tenant son engagement de livrer en 2018 le premier avion destiné à un client. Le programme a reçu la certification de type de Transports Canada le 27 septembre 2018, la certification de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. le 7 novembre 2018 et la certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) le 7 février 2019. En 2018, Bombardier a annoncé que le biréacteur d'affaires *Global 7500* pouvait 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 pris en matière de performance au décollage et à l'atterrissage, définissant ainsi 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, alors que l'accélération de la cadence de production est bien amorcée. 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. Le 6 février 2019, la Société a conclu l'acquisition des activités et des actifs du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. Ces activités seront intégrées à Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie.

L'avion *Global 7500*, avion emblématique de sa catégorie, devrait établir 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.

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550* à la fin du présent rapport de gestion.

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

En mai 2018, Bombardier a présenté les avions *Global 5500* et *Global 6500*. Les deux nouveaux biréacteurs d'affaires s'inspirent 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.

La phase d'essais en vol des nouveaux biréacteurs d'affaires *Global 5500* et *Global 6500* se poursuit et est réalisée à plus de 75 %. 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.

La certification du programme avance comme prévu avec une MES 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 8000* et *CRJ550* à la fin du présent rapport de gestion.

Nombre de livraisons d'avions supérieur aux prévisions

Livraisons d'avions d'affaires

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	3	2	12	14
Intermédiaires				
<i>Challenger 350</i>	20	22	60	56
<i>Challenger 650</i>	5	6	23	21
<i>Challenger 850</i>	—	—	—	2
Grands				
<i>Global 5000/6000</i>	12	13	41	45
<i>Global 7500</i>	1	—	1	—
	41	43	137	138

⁽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.

Carnet de commandes le plus important de l'industrie

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 décembre 2018	Aux 31 décembre 2017
		<i>retraité</i> ⁽¹⁾
	14,3 \$	13,8 \$

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

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2018, nous avons conquis une part de marché en fonction des revenus de 32 % du marché global sur lequel nous livrons concurrence, et notre part de marché en fonction des unités livrées a été de 28 %. Nous avons été le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus. En comparaison, nos parts de marché en fonction des revenus et des unités livrées se sont élevées à respectivement 34 % et 30 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2017. Au cours de cette période, nous étions aussi le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon nos estimations, l'information publique de nos concurrents, les rapports annuels sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) et les prix publiés par Ascend Flight Global et dans la revue B&CA.

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2018	Aux 31 décembre 2017
Permanents ⁽¹⁾	10 860	9 700
Contractuels ⁽²⁾	540	460
	11 400	10 160
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	49 %	45 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant. Le chiffre au 31 décembre 2017 a été retraité pour exclure le personnel imparti d'agences à des fins de comparaison.

Les effectifs au 31 décembre 2018 comptaient 1240 employés, ou 12 %, de plus que ceux de l'exercice précédent.

Cette hausse est essentiellement liée à de l'embauche stratégique visant à soutenir l'accélération de la cadence de production du programme d'avion *Global 7500*, et à notre stratégie de croissance des services après-vente, en partie compensée par les réductions d'effectifs résultant notamment de l'incidence de mesures de restructuration annoncées antérieurement.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 5800 employés de par le monde, ou 53 % des employés permanents, participent au programme. Dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative est liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

Notre convention collective conclue avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA) à Montréal est arrivée à échéance en novembre 2018. Sur les 3168 employés couverts par cette convention, 1136 d'entre eux font partie des effectifs d'Avions d'affaires. Nous sommes actuellement en pourparlers avec l'AIMTA pour renouveler la convention collective.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Nous avons conclu une entente visant la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires à CAE

Le 7 novembre 2018, nous avons conclu une entente définitive visant la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, réalisées principalement dans les centres de formation de Montréal, au Québec et de Dallas, au Texas, à CAE Inc. (CAE), partenaire de longue date de Bombardier en matière de formation. Lorsque cette transaction aura été effectuée, les clients de Bombardier Avions d'affaires bénéficieront de l'expertise de CAE en matière de formation, tandis que Bombardier se concentrera sur le développement d'avions et les services.

Parallèlement à l'entente de vente, Bombardier et CAE ont conclu une entente visant l'élargissement de leur relation de fournisseurs de services de formation autorisés selon laquelle CAE a accepté de procéder au versement anticipé de toutes les redevances aux termes de celle-ci. Ce versement anticipé totalisait 155 millions \$ et a été reçu par Bombardier au cours du quatrième trimestre de 2018.

La valeur combinée de ces deux 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, le produit net de ces deux transactions devrait totaliser environ 650 millions \$. La clôture de la transaction de vente devrait avoir lieu d'ici la fin du premier trimestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.⁽¹⁾

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

AVIONS COMMERCIAUX

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	PARTENARIAT STRATÉGIQUE	REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE
75	76	77	79	82	85	91	92

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾, comme indicateur des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de notre position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RAll, marge RAll, RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ et marge RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾, comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles⁽²⁾, comme mesure de la génération de liquidités. • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none"> • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits. • Disponibilité régionale des pièces et des matériaux pour répondre aux demandes des clients, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions.

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

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

APERÇU

Redéfinir le portefeuille

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	Écart
Revenus ⁽²⁾	1 756 \$	2 317 \$	(24) %
Livraisons d'avions (en unités) ⁽³⁾	35	56	(21)
Commandes nettes (en unités) ⁽⁴⁾	47	58	(11)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽⁵⁾	1,3	1,0	0,3
RAII ⁽⁶⁾	(755) \$	(389) \$	(94) %
Marge RAII ⁽⁶⁾	(43,0) %	(16,8) %	(2620) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	(157) \$	(381) \$	59 %
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	(8,9) %	(16,4) %	750 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	(145) \$	(309) \$	53 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	(8,3) %	(13,3) %	500 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	53 \$	107 \$	(50) %
Aux 31 décembre	2018	2017	Écart
Carnet de commandes (en unités) ⁽⁸⁾	97	85	12

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- En 2018, Avions commerciaux a considérablement remanié son portefeuille, concentrant ses activités sur le programme *CRJ Series* et ses services après-vente tout en participant à la croissance de la gamme d'avions A220 par l'intermédiaire de son partenariat avec Airbus.
 - La clôture du partenariat C Series (SCACS) avec Airbus a eu lieu le 1^{er} juillet 2018, regroupant deux gammes de produits complémentaires et l'avantage de la portée mondiale d'Airbus, créant un potentiel de valeur important pour les avions nouvellement renommés A220.
 - Le 7 novembre 2018, une entente définitive a été conclue avec Longview Aircraft Company of Canada Limited visant la vente des actifs du programme d'avions *Q Series*, y compris les activités et les actifs de services après-vente, pour un produit brut d'environ 300 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. 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 revenus et les livraisons d'avions pour 2018 ont été conformes aux prévisions sur la base du retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation d'Avions commerciaux depuis le 1^{er} juillet 2018.
- Le RAII négatif avant éléments spéciaux⁽⁷⁾ s'est élevé à 157 millions \$, reflétant en grande partie les pertes subies sur le programme C Series au cours du premier semestre de l'exercice et la quote-part du résultat net de SCACS après la clôture. Le RAII négatif de 755 millions \$ comprend une charge comptable avant impôts de 616 millions \$ liée à la clôture de la transaction visant SCACS.
- Avions commerciaux continue d'être activement présent sur le marché des avions régionaux grâce à la renommée des avions *CRJ Series* – lesquels sont conformes aux clauses de distance franchissable – et se concentre sur la réduction des coûts et l'accroissement des volumes, tout en optimisant le service après-vente pour la vaste flotte actuellement en service dans le monde. L'accent étant mis sur le retour à la rentabilité du programme, Bombardier a également annoncé en 2018 qu'elle évaluait les options stratégiques pour le programme.

⁽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⁾ Compte tenu des revenus de SCACS pour les six premiers mois de l'exercice clos le 31 décembre 2018 et pour l'exercice clos le 31 décembre 2017.

⁽³⁾ À l'exclusion de 13 livraisons d'avions CS300 du premier semestre de l'exercice clos le 31 décembre 2018 (3 livraisons d'avions CS100 et

- 14 livraisons d'avions CS300 de l'exercice clos le 31 décembre 2017).
- (4) À l'exclusion de commandes visant 30 avions CS300 du premier semestre de l'exercice clos le 31 décembre 2018 (12 avions CS300 de l'exercice clos le 31 décembre 2017).
- (5) Ratio de nouvelles commandes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités, excluant les commandes et les livraisons d'avions C Series.
- (6) Compte tenu de la quote-part de la perte nette de SCACS pour les six mois depuis le 1^{er} juillet 2018, totalisant 40 millions \$.
- (7) 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.
- (8) 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, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions pour 2018 présentées dans notre rapport financier 2017 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2018 ⁽²⁾	Résultats de 2018	Prévisions pour 2019 ⁽³⁾⁽⁴⁾
Revenus	~ 2,7 milliards \$	~ 1,7 milliard \$	1,8 milliard \$	~ 1,4 milliard \$
RAII	s. o.	s. o.	(755 millions) \$	s. o.
RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	~ (350 millions) \$	~ (250 millions) \$	(157 millions) \$	~ (125 millions) \$
Livraisons d'avions (en unités)	~ 75, y compris ~ 40 C Series et ~ 35 CRJ et Q400	~ 35 CRJ et Q400	35 CRJ et Q400	~ 35 CRJ et Q400

Prévisions pour 2018

Au cours du deuxième trimestre de 2018, les prévisions de Avions commerciaux pour l'exercice complet ont été révisées afin qu'elles reflètent le retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation à compter du troisième trimestre, remplacés par la quote-part de Bombardier du résultat net de SCACS. Pour 2018, les revenus et les livraisons d'avions ont été conformes aux prévisions révisées pour l'exercice complet. Le RAI avant éléments spéciaux⁽⁵⁾ a été supérieur à notre prévision, surtout en raison du rendement plus solide que prévu de SCACS.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2019⁽³⁾

Les prévisions pour 2019 reposent sur des livraisons unitaires stables d'avions *CRJ Series* et d'avions *Q400* dans l'ensemble, en supposant la clôture de la vente du programme d'avions *Q Series* le 30 septembre 2019. Le RAI négatif avant éléments spéciaux⁽⁵⁾ devrait en grande partie être attribuable à notre quote-part actuelle du résultat net prévue de SCACS.

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

(2) Se reporter à notre rapport du deuxième trimestre clos le 30 juin 2018 pour plus de détails.

(3) Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

(4) Basées sur l'hypothèse selon laquelle le programme d'avions *Q Series* est inclus jusqu'au 30 septembre 2019.

(5) La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

- 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;
- des livraisons unitaires stables d'avions *CRJ* et *Q400* dans l'ensemble;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues en temps opportun selon des conditions acceptables sur le plan commercial;
- 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;
- la stabilité 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;
- les données financières tiennent compte de la comptabilisation des contrats de location selon l'IFRS 16 à compter du 1^{er} janvier 2019;
- la clôture de la transaction de vente des actifs du programme d'avions *Q Series* 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 MES du programme d'avions *CRJ550*;
- le maintien de notre capacité de saisir et de remporter des campagnes et des projets d'après les prévisions du marché⁽³⁾, donnant lieu à des objectifs de nouvelles commandes futures;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance et la croissance continue des 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 du partenariat avec Airbus selon l'échéancier prévu;
- l'exécution satisfaisante par Airbus de ses obligations aux termes du partenariat et des accords commerciaux et l'absence d'inefficacités importantes non prévues et d'autres problèmes connexes;
- la solidité et 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, de ses activités ainsi que de ses relations avec les clients;
- l'exactitude des analyses et des hypothèses sous-tendant 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'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles;
- l'amélioration graduelle du prix des avions, des coûts unitaires et des livraisons au cours de la phase d'accélération; et
- 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.

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

⁽²⁾ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, les volumes de trafic-passagers, le prix du carburant, la rentabilité des sociétés aériennes, les réglementations environnementales, les expéditions d'avions, la demande de remplacement, la flotte en service, le taux d'utilisation et l'âge moyen des avions de la flotte. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

PROFIL

Mettre l'accent sur la plateforme de biréacteurs régionaux et tirer parti du partenariat A220

Nous concevons et fabriquons un vaste portefeuille d'avions commerciaux dans les segments d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* ainsi que le biturbopropulseur *Q400* et avons conclu un partenariat avec Airbus portant sur la gamme d'avions A220. Bombardier Avions commerciaux compte environ 2300 avions en service actif et offre des services après-vente ainsi que du soutien pour cette vaste flotte.

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente des actifs du programme d'avions *Q Series*. La clôture de cette transaction devrait avoir lieu d'ici le deuxième semestre de 2019.

Se reporter aux rubriques Partenariat stratégique et Redéfinition du portefeuille de la section Avions commerciaux pour plus de détails sur les transactions importantes qui ont eu lieu au cours de l'année.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS COMMERCIAUX

BIRÉACTEURS RÉGIONAUX

Modèles : *CRJ550*⁽¹⁾, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*

Segment de marché : Biréacteurs régionaux de grande taille

Caractéristiques principales⁽²⁾ : La gamme *CRJ Series* a révolutionné le marché des avions régionaux. Conçue pour accroître la portée des plaques tournantes et le nombre de vols directs, la gamme *CRJ Series* est optimisée pour les liaisons régionales de moyennes et longues distances. Le programme d'avions régionaux le plus populaire, soit la gamme *CRJ Series*, confère un avantage pouvant atteindre 10 % sur le plan des coûts et consomme jusqu'à 13 % moins de carburant et dégage moins d'émissions de CO₂ comparativement aux autres biréacteurs régionaux. Avec une ponctualité éprouvée des vols de 99,5 %, un plan de maintenance optimisé et des tâches simplifiées, les avions *CRJ Series* offrent aux sociétés aériennes une efficacité opérationnelle sans pareille. De plus, la nouvelle cabine révolutionnaire *ATMOSPHERE* de la gamme *CRJ Series* offre une plus grande capacité de rangement à bord et un environnement spacieux au design contemporain, qui assure une expérience passager améliorée.



Avion *CRJ900*

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550* à la fin du présent rapport de gestion.

⁽²⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 milles marins.

BITURBOPROPULSEURS

Modèle : Q400

Segment de marché : Biturbopropulseurs de grande taille

Caractéristiques principales⁽¹⁾⁽²⁾ : Conçu comme un biturbopropulseur moderne du 21^e siècle, l'avion Q400 a évolué pour devenir un actif polyvalent répondant à divers modèles d'affaires et exigences opérationnelles. En raison de ses qualités d'avions biturbopropulsés et de ses performances d'avions à réaction, l'avion Q400 offre aux exploitants une flexibilité unique, leur permettant de sélectionner une vitesse de croisière économique afin de réduire le plus possible la consommation de carburant ou de voler jusqu'à 30 % plus vite que ses concurrents afin de réduire le plus possible le temps de vol et de respecter l'horaire. Il s'agit du seul biturbopropulseur pouvant être configuré pour accueillir jusqu'à 90 passagers pour les marchés à densité supérieure. Les transporteurs à faibles coûts tirent parti des coûts d'exploitation exceptionnellement avantageux de l'avion Q400 pour pénétrer les marchés régionaux. Il s'agit également du seul biturbopropulseur en production proposant une véritable cabine à deux classes. La configuration combi fret-passagers de l'avion Q400 est disponible en diverses configurations et propose une capacité fret tout en pouvant accueillir des passagers. L'avion Q400 conserve l'apanage robuste des avions Q Series, avec un niveau de ponctualité de 99,5 % et un plan de maintenance optimisé, lesquels permettent de réaliser d'importantes économies sur le plan des coûts de maintenance directs.



Avion Q400

BIRÉACTEURS COMMERCIAUX MONOCOULOIRS (PARTENARIAT AVEC AIRBUS)

Modèles : A220-100 et A220-300

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Seuls appareils spécialement conçus pour le marché des avions de 100 à 150 sièges, les avions A220 offrent une efficacité énergétique sans pareille et un confort digne d'un gros-porteur dans un monocouloir. L'aérodynamisme de pointe et les matériaux évolués des avions, combinés à des turbosoufflantes à réducteur PW1500G de Pratt & Whitney de dernière génération, permettent de réduire d'au moins 20 % la consommation de carburant par siège comparativement à celle des avions des générations précédentes. Pouvant atteindre une autonomie de 3200 milles marins (5920 km), les avions A220 offrent les performances des plus grands avions monocouloirs.

Avec un carnet comptant plus de 537 commandes d'avions à ce jour, la gamme d'avions A220 possède tous les atouts pour obtenir une grande part du marché des avions de 100 à 150 sièges.



Avion A220-100

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

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Avions commerciaux pour plus de détails sur les transactions importantes qui ont eu lieu au cours de l'exercice.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

SERVICES DE MAINTENANCE : MAXIMISER LA VIE UTILE DE L'AVION

Portefeuille de services : Capacités étendues pour répondre aux besoins en matière de maintenance, de révision et de modification d'avions commerciaux, ainsi que des équipes de réparation mobiles.

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

SERVICES DE MATÉRIEL : PRÉVISIBILITÉ ET FIABILITÉ

Portefeuille de services : Fourniture de pièces neuves, de services d'approvisionnement initiaux et de réparations de pièces détenues par les propriétaires-utilisateurs ainsi qu'un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol.

Caractéristiques principales : Soutien aux clients couvrant tous leurs besoins en matière de pièces grâce à plusieurs entrepôts de pièces à l'échelle mondiale, au soutien de maintenance aux avions immobilisés au sol, à la meilleure performance sur le marché des avions de série, à une prévisibilité budgétaire et à une protection en matière de coûts.

SERVICES DE SOUTIEN : EXPERTISE MONDIALE EN TOUT TEMPS

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

Caractéristiques principales : Offre de services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes essentielles et les demandes pour avions immobilisés au sol. Soutien de toutes les exigences des clients, dès la MES et tout au long de la période de détention de l'avion, au moyen d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées.

SERVICES DE FORMATION : TIRER LE MAXIMUM DE LA FLOTTE

Portefeuille de services : Services complets de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions commerciaux par l'intermédiaire d'un réseau de partenariats stratégiques à l'échelle mondiale.

Caractéristiques principales : Expérience d'apprentissage de haute qualité. En tant que fabricant d'équipement d'origine, Bombardier modifie rapidement les didacticiels et les appareils de formation pour refléter les améliorations continues apportées aux avions.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Perspectives positives à long terme des segments du marché des avions commerciaux

La solide performance du marché des avions commerciaux se poursuit, le trafic-passagers et la performance financière des sociétés aériennes demeurant remarquables en 2018. Les indicateurs clés suivants servent à effectuer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation commerciale à court terme :

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
RENTABILITÉ DES SOCIÉTÉS AÉRIENNES	Selon les estimations, l'industrie mondiale du transport aérien a dégagé des bénéfices nets après impôts de 32,3 milliards \$ pour 2018. Le rendement moyen sur le capital investi a atteint 8,6 % en 2018. L'amélioration tendancielle des rendements moyens a donné à l'industrie la confiance pour investir dans de nouveaux avions. ⁽¹⁾	▲
TRAFIC-PASSAGERS	Alors que la connectivité aérienne continue de s'améliorer et que les coûts du transport aérien continuent de baisser, le trafic-passagers mondial, mesuré par les revenus par passager-kilomètre (RPK), a été supérieur de 6,5 % ⁽²⁾ , pour l'année civile qui a pris fin en décembre 2018 par rapport à l'année précédente.	▲
	La solide croissance du trafic aérien a été maintenue supérieure à celle de la capacité. Le coefficient d'occupation des sièges pour l'année civile qui a pris fin en décembre 2018 est à 81,9 % ⁽²⁾ , une hausse de 30 points de base sur douze mois par rapport à l'année précédente.	▲
CLAUDE DE DISTANCE FRANCHISSABLE	En Amérique du Nord, les conventions collectives négociées entre les principaux syndicats de pilotes de ligne et la direction des sociétés aériennes contiennent une clause définissant la distance franchissable sur le plan régional. Cette clause stipule généralement le type d'avions régionaux en termes de masse maximale au décollage et de nombre de sièges ainsi que le nombre d'avions régionaux que peut comporter la flotte. La clause de distance franchissable actuelle de tous les principaux transporteurs aériens limite la masse maximale au décollage des avions régionaux à moins de 86 000 lb et la capacité de passagers à moins de 76 sièges. ⁽³⁾ La gamme d'avions <i>CRJ Series</i> et les avions <i>Q400</i> sont concernés par cette clause et pris en considération dans les décisions concernant la flotte d'avions. Certains avions régionaux en développement présentent actuellement des spécifications dépassant la limite de masse maximale au décollage et, par conséquent, ne peuvent être utilisés sur le marché nord-américain.	▶
POLITIQUE GOUVERNEMENTALE	L'industrie de l'aviation étant étroitement liée au développement économique d'un pays, les politiques gouvernementales sont établies dans le but de soutenir l'aviation régionale afin de s'assurer que les services aériens ont une grande portée dans le pays en question.	▲
PRIX DU CARBURANT	Le prix moyen annuel du pétrole brut Brent a augmenté, passant de 54 \$ le baril en 2017 à 71 \$ en 2018. ⁽⁴⁾ À la fin de 2018, le prix a reculé à 51 \$ le baril reflétant un excédent de l'offre en raison de l'augmentation de la production et de l'exportation de pétrole brut par les producteurs américains de pétrole. ⁽⁴⁾ Le prix du carburant, l'une des plus importantes composantes des coûts opérationnels des sociétés aériennes, demeure volatil et devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques.	▲

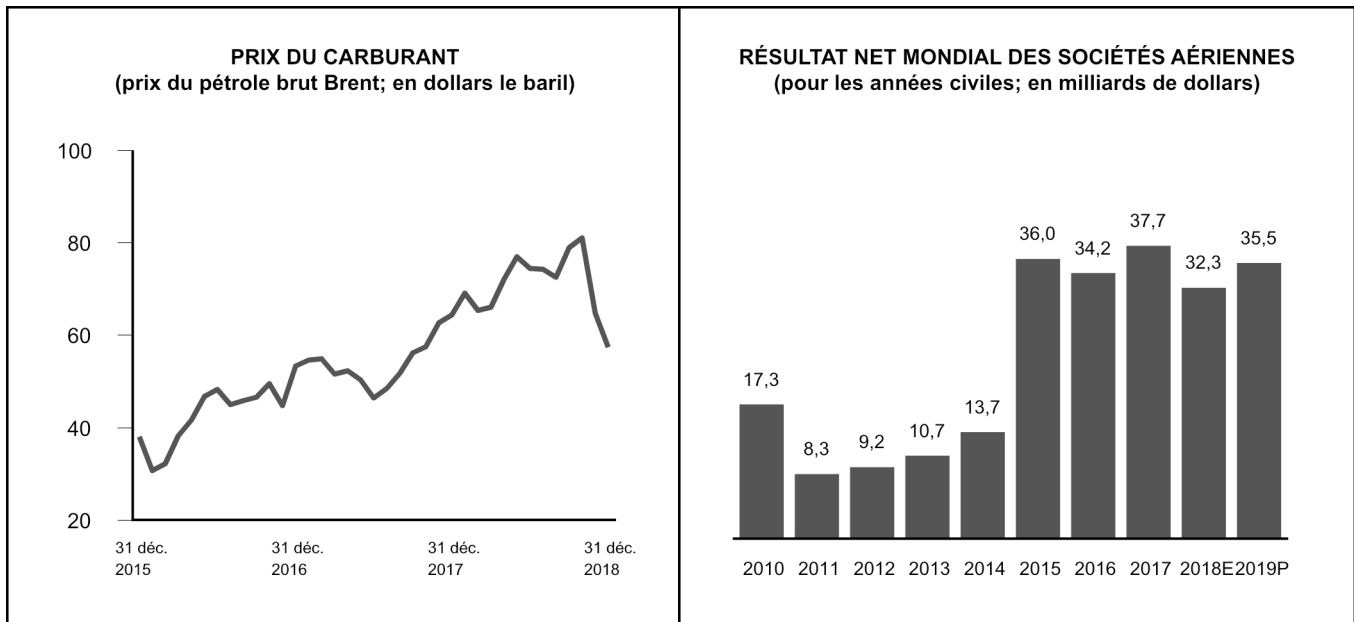
▲ ▶ ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ D'après les prévisions de l'IATA présentées dans son rapport de fin d'année intitulé *Economic Performance of Airline Industry*, publié en décembre 2018.

⁽²⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* pour le mois de décembre 2018 de l'IATA.

⁽³⁾ D'après le rapport intitulé *ANALYSIS: Are US airlines at the next scope crossroads* daté du 20 mars 2018, préparé par FlightGlobal.

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



Source : EIA des É.-U.

Source : Prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année intitulé *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2018.

E : Estimation; P : Prévision

La conjoncture économique mondiale et celle de chaque pays représentent des facteurs déterminants de la demande de transport aérien. Ainsi, la vigueur de l'industrie aéronautique repose sur la conjoncture économique. La croissance du PIB réel est une mesure généralement acceptée de l'activité économique. Le PIB réel mondial est resté stable à 3,0 % en 2018, comparativement à celui de 2017.⁽¹⁾

D'après l'IATA, en 2018, les sociétés aériennes dans le monde entier devraient afficher collectivement des bénéfices nets positifs, et ce, pour la neuvième année d'affilée. En raison de la forte croissance économique, l'augmentation du trafic a dépassé celle de la capacité, mais le seuil de rentabilité du coefficient d'occupation des sièges s'est accru, les coûts unitaires ayant grimpé. La croissance des RPK devrait demeurer solide en 2019 dans un contexte d'augmentation des coûts unitaires. Dans l'ensemble, l'IATA demeure optimiste et prévoit en 2019 une hausse des bénéfices de l'industrie du transport aérien par rapport à 2018.⁽²⁾

Perspectives à court terme

La tendance positive actuelle des indicateurs du marché et la hausse future prévue des taux de croissance du PIB devraient soutenir la demande croissante pour les déplacements par avion et la demande d'avions neufs devrait suivre. L'IATA prévoit que la demande de transport aérien, mesurée par les RPK, continuera de croître à un taux de 6,0 % en 2019,⁽²⁾ le tout étant soutenu par les prévisions de croissance du PIB mondial de 2,7 % en 2019 et de 2,7 % en 2020 ainsi qu'en 2021.⁽¹⁾

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

Perspectives à long terme

Nous demeurons persuadés que la croissance économique soutenue devrait améliorer la demande de transport aérien durant les 20 prochaines années. Les sociétés aériennes dans le monde entier devraient poursuivre leur croissance en offrant de nouveaux services et en remplaçant les avions vieillissants par de nouveaux, ce qui alimentera la demande d'avions neufs.

⁽¹⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Economic Databank* daté du 22 janvier 2019.

⁽²⁾ D'après les prévisions de l'IATA présentées dans son rapport de fin d'année intitulé *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2018.

Services à la clientèle

Notre réseau mondial de service à la clientèle comprend des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des établissements de service agréés, des centres de service, des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle, des équipes de réparation mobiles ainsi que des centres de formation et des fournisseurs de formation agréés. Pour des renseignements supplémentaires sur nos emplacements de soutien, se reporter à la rubrique Profil.

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

Indicateurs du marché

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
FLOTTE EN SERVICE	La flotte en service de Bombardier Avions commerciaux est demeurée stable en 2018, comparativement à celle de 2017, avec environ 2300 avions. ⁽¹⁾	►
NOMBRE MOYEN QUOTIDIEN D'HEURES DE VOL	Selon nos estimations, le nombre moyen quotidien d'heures de vol de la flotte de Bombardier Avions commerciaux n'a pas changé pour la période de douze mois close le 31 octobre 2018, comparativement à celui pour la période correspondante de l'année précédente.	►
ÂGE MOYEN DE LA FLOTTE	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte d'avions Bombardier aura une incidence sur la taille du marché de la maintenance. L'âge moyen de la flotte de Bombardier Avions commerciaux a légèrement augmenté en 2018 par rapport à celui de 2017. ⁽¹⁾	►

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

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

Perspectives à court terme

La flotte en service devrait demeurer relativement stable. De nouvelles livraisons devraient compenser le retrait d'avions en fin de cycle de vie, maintenant une perspective stable pour la flotte sur le plan des services après-vente. Bombardier est déterminée à tirer parti de sa vaste gamme de services et continue d'améliorer sa proposition de valeur pour la flotte en service.

Perspectives à long terme

Plus de 21 000 livraisons d'avions sont prévues au cours de la prochaine décennie, 55 % d'entre elles représenteront des ajouts à la flotte, la portion résiduelle visant des remplacements d'avions en service. La flotte mondiale d'avions commerciaux en service comprend plus de 27 000 avions et devrait croître à un TCAC de 3,6 %, pour dépasser les 39 000 avions d'ici 2029. Au cours de cette période, la flotte en Amérique du Nord devrait demeurer la plus importante en nombre absolu d'avions en service, la majorité des livraisons étant axées sur un cycle de remplacement porteur d'une croissance modeste de 1,4 %. La flotte en service actif en Asie, comprenant l'Inde et la Chine, devrait enregistrer les taux de croissance les plus élevés; la part du marché de cette flotte devrait passer d'environ 30 % en 2019 à environ 40 % d'ici 2029. L'importante flotte en service établie en Amérique du Nord et la croissance prévisible en Asie continueront de stimuler la croissance en matière de maintenance, de réparation et de révision au cours des 10 prochaines années. La demande en maintenance, réparation et révision d'avions commerciaux est de 82 milliards \$ et devrait croître à un TCAC de 3,5 %, pour atteindre environ 116 milliards \$ d'ici 2029.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon le rapport *Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2019-2029*, daté de janvier 2019, préparé par Oliver Wyman.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Revenus ⁽²⁾	421 \$	651 \$	1 756 \$	2 317 \$
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾⁽⁴⁾	(6) \$	(115) \$	(145) \$	(309) \$
Amortissement	3	18	12	67
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	5
RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾⁽⁴⁾	(9)	(133)	(157)	(381)
Éléments spéciaux	9	5	598	8
RAII ⁽²⁾⁽³⁾	(18) \$	(138) \$	(755) \$	(389) \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽³⁾⁽⁴⁾	(2,1) %	(20,4) %	(8,9) %	(16,4) %
Marge RAI ⁽²⁾⁽³⁾	(4,3) %	(21,2) %	(43,0) %	(16,8) %

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

⁽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 totalisant respectivement 27 millions \$ et 40 millions \$ pour le quatrième trimestre de 2018 et les six mois depuis le 1^{er} juillet 2018.

⁽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 230 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par le retrait du périmètre de consolidation des revenus tirés des avions C Series à partir du troisième trimestre et par la réduction du nombre de livraisons prévues d'avions CRJ Series et d'avions Q400.

La baisse de revenus de 561 millions \$ pour l'exercice reflète le retrait du périmètre de consolidation des revenus tirés des avions C Series à partir du troisième trimestre et la réduction du nombre 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 comptabilisés comme des pertes (gains) et inclus dans le RAI ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2018	2017	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	1	7 \$	— \$	616 \$	— \$
Achat de rentes de retraite	2	—	—	11	—
Charges de restructuration	3	2	5	5	8
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle	4	—	—	(34)	—
		9 \$	5 \$	598 \$	8 \$
Incidence sur la marge RAI		(2,2)%	(0,8)%	(34,1)%	(0,4)%

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 616 millions \$ (552 millions \$ après impôts). 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 de ses 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 31 – Cession d'activités, pour plus d'informations sur la transaction.

2. Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies en Ontario (Canada), au R.-U. et aux É.-U. 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 cours de l'exercice 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3000 retraités au titre de régimes de retraite à prestations définies pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 516 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 484 millions \$.
3. Représente des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées auparavant.
4. 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.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ du trimestre a augmenté de 18,3 points de pourcentage essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait de SCACS du périmètre de consolidation;
- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente; et
- de la variation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle comptabilisées dans les autres charges.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 16,9 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour l'exercice a augmenté de 7,5 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait de SCACS du périmètre de consolidation;
- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente; et
- de la modification des provisions pour garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle comptabilisées dans les autres charges.

En partie contrebalancés par :

- un gain réalisé au cours 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 l'exercice a diminué de 26,2 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	3 \$	29 \$	33 \$	122 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	4	3	9	6
	7 \$	32 \$	42 \$	128 \$
En pourcentage des revenus ⁽³⁾	1,7 %	4,9 %	2,4 %	5,5 %

⁽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. Compte tenu d'un montant de 30 millions \$ pour SCACS pour le premier semestre de 2018 (respectivement 29 millions \$ et 122 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017).

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 2 millions \$ et 7 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018 (respectivement 10 millions \$ et 36 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 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 plus de détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

Au 31 décembre 2018, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux s'établissait à 32 millions \$, comparativement à 36 millions \$⁽¹⁾ au 31 décembre 2017.

⁽¹⁾ À l'exclusion de l'outillage des programmes aéronautiques pour le programme C Series, qui avait été présenté dans les actifs détenus en vue de la vente en raison du partenariat C Series avec Airbus.

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

Livraisons d'avions⁽¹⁾

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017	2018	2017
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	1	—	2	1
<i>CRJ900</i>	5	4	13	18
<i>CRJ1000</i>	—	3	5	7
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	6	10	15	30
	12	17	35	56

⁽¹⁾ À l'exclusion de la livraison de 13 avions CS300 du premier semestre de l'exercice clos le 31 décembre 2018 et de la livraison de cinq avions CS300 pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2017 (livraisons de trois avions CS100 et de 14 avions CS300 pour l'exercice clos le 31 décembre 2017). Après la clôture du partenariat C Series, le 1^{er} juillet 2018, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

Commandes nettes⁽¹⁾

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017	2018	2017
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	—	—	(6)	—
<i>CRJ900⁽²⁾</i>	—	6	34	16
<i>CRJ1000⁽³⁾</i>	(5)	—	(5)	—
Biturbopropulseurs				
<i>Q400⁽²⁾⁽³⁾</i>	(8)	4	24	42
	(13)	10	47	58

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽⁴⁾

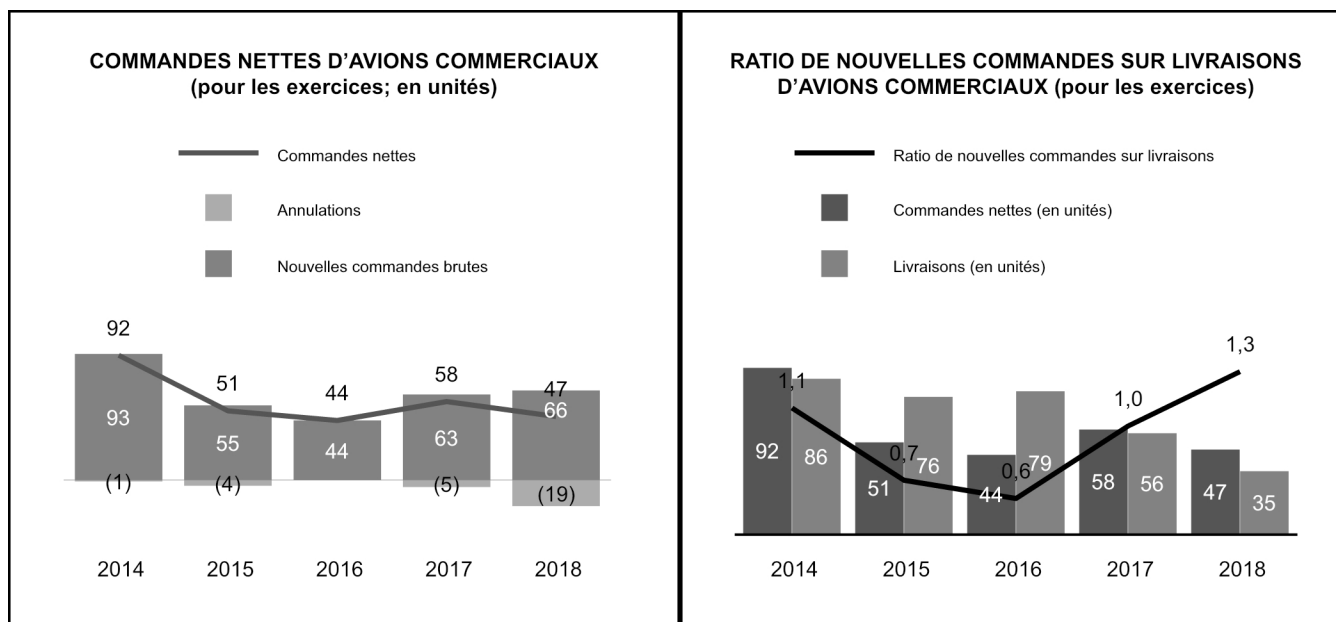
ins	0,6	1,3	1,0
-----	-----	-----	-----

⁽¹⁾ À l'exclusion des commandes visant 30 avions CS300 du premier semestre de l'exercice clos le 31 décembre 2018 (12 avions CS300 pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017). Après la clôture du partenariat C Series, le 1^{er} juillet 2018, 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 au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2018.

⁽³⁾ Au cours du quatrième trimestre clos le 31 décembre 2018, la Société a retiré une commande totalisant cinq avions *CRJ1000* du carnet de commandes et a annulé deux commandes totalisant huit avions, y compris la commande d'African Aero Trading.

⁽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 l'exercice clos le 31 décembre 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, le 1^{er} juillet 2018, l'avion CS300 a été renommé A220-300 par Airbus.

⁽⁴⁾ Au cours du quatrième trimestre, la Société a annulé cette commande.

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

(en unités)	2018		Aux 31 décembre 2017	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	—	—	8	—
<i>CRJ900</i>	45	4	24	6
<i>CRJ1000</i> ⁽²⁾	—	—	10	—
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i> ⁽²⁾	52	—	43	—
	97	4	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, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

⁽²⁾ Au cours du quatrième trimestre clos le 31 décembre 2018, la Société a retiré une commande totalisant cinq avions *CRJ1000* de son carnet de commandes et a annulé deux commandes totalisant huit avions *Q400*, y compris la commande d'African Aero Trading.

Après la fin de l'exercice, nous avons annoncé la finalisation d'une entente d'achat ferme avec une filiale de Chorus Aviation Inc. portant sur neuf avions *CRJ900*. Selon le prix affiché, la valeur de cette commande ferme s'élève à environ 437 millions \$. Cette entente d'achat n'était pas incluse dans le carnet de commandes au 31 décembre 2018.

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2018	Aux 31 décembre 2017
Permanents ⁽¹⁾	2 560	4 700
Contractuels ⁽²⁾	210	420
	2 770	5 120
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	35 %	42 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant. Les données au 31 décembre 2017 ont été retraitées pour exclure le personnel imparti d'agences aux fins de comparaison.

Les effectifs au 31 décembre 2018 comptaient 2350 employés, ou 46 %, de moins qu'à l'exercice précédent.

Cette diminution est principalement liée au retrait de SCACS du périmètre de consolidation le 1^{er} juillet 2018.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous les sites d'Avions commerciaux récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 1600 employés de par le monde, ou 62 % des employés permanents, participent au programme. Dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative est liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

Notre convention collective conclue avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA) à Montréal est arrivée à échéance en novembre 2018. Sur les 3168 employés couverts par cette convention, 219 d'entre eux font partie des effectifs d'Avions commerciaux. Nous sommes actuellement en pourparlers avec l'AIMTA pour renouveler la convention collective.

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 le 1^{er} juillet 2018, 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 616 millions \$ (552 millions \$ après impôts) dans les éléments spéciaux (voir la Note 9 – Éléments spéciaux).

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 final 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. Les avions C Series ont été renommés A220 par Airbus. Au 31 décembre 2018, la Société avait investi 225 millions \$ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de SCACS.

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'acquiescer 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 exercable 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 au gré de 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.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Conclusion d'une entente visant la vente du programme d'avions *Q Series* à Longview Aircraft Company of Canada Limited

Le 7 novembre 2018, nous avons 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.⁽¹⁾

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

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS
93	94	95	97	98	99

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none">• Revenus, comme mesure de la croissance.• Part de marché en fonction des revenus, comme mesure de notre position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none">• RAI, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾, comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉ	<ul style="list-style-type: none">• Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none">• Livraison à temps des aérostructures, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none">• Réalisation des étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

APERÇU

Ancrer la croissance des principaux programmes et des vastes capacités

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	1 953 \$	1 616 \$	21 %
RAII	146 \$	81 \$	80 %
Marge RAI	7,5 %	5,0 %	250 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	188 \$	88 \$	114 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,6 %	5,4 %	420 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	239 \$	138 \$	73 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	12,2 %	8,5 %	370 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	14 \$	22 \$	(36) %

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Aérostructures et Services d'ingénierie est positionné comme l'un des principaux fournisseurs des programmes de croissance en début de cycle de vie, y compris ceux des nouveaux avions A220 et *Global 7500* qui devraient être les moteurs d'une croissance durable.
- En 2018, les revenus du secteur ont augmenté de 21 % par rapport à ceux de l'exercice précédent, pour s'établir à 2,0 milliards \$, conformément aux prévisions.
- Une attention ciblée tout au long de l'accélération de la cadence de production de ces programmes et un élément favorable non récurrent (environ 50 pdb) associé à la clôture du partenariat C Series ont permis de réaliser un RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ de 9,6 % supérieur aux prévisions. La marge RAI pour le secteur d'activité s'est établie à 7,5 %.
- Le 6 février 2019, la Société a fait l'acquisition des activités et des actifs liés au programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc., en contrepartie d'un montant nominal en trésorerie. Cette transaction devrait renforcer la position de chef de file de Bombardier en tant que fabricant d'aérostructures, permettre à la Société de tirer parti de sa vaste expertise technique pour soutenir l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*, et assurer son succès à long terme. Bombardier continuera d'exploiter la chaîne de production et d'intégrer les employés affectés actuellement au programme dans les installations de Triumph à Red Oak, au Texas.
- Le 7 février 2019, Paul Sislian a été nommé président d'Aérostructures et Services d'ingénierie. Paul cumule plus de 20 ans d'expérience aéronautique et industrielle, y compris récemment comme chef de l'exploitation de Bombardier Avions d'affaires.

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

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

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions pour 2018 présentées dans notre rapport financier 2017 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2018 ⁽²⁾	Résultats de 2018	Prévisions pour 2019 ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾
Revenus	~ 2,0 milliards \$	Aucun changement	2,0 milliards \$	2,25-2,50 milliards \$
Marge RAI	s. o.	s. o.	7,5 %	s. o.
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽⁶⁾	> 8,5 %	Aucun changement	9,6 %	7,5 %

Prévisions pour 2018

Les revenus de l'exercice ont été conformes aux prévisions, tandis que le RAI avant éléments spéciaux⁽⁶⁾ a dépassé de 110 pdb les attentes, en raison notamment d'un élément non récurrent lié au règlement associé à la clôture du partenariat C Series.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2019⁽⁴⁾

Les prévisions pour 2019 reposent sur la croissance continue des programmes *Global 7500* et A220 ainsi que sur la réalisation de l'acquisition du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. Les revenus devraient augmenter pour s'établir entre 2,25 milliards \$ et 2,50 milliards \$, ce qui suppose l'apport d'autres revenus intersectoriels tirés du programme d'aile d'avion *Global 7500* alors que la marge RAI avant éléments spéciaux⁽⁶⁾ du segment pour 2019 devrait s'établir à environ 7,5 %, par suite des résultats marginaux dégagés de revenus acquis tandis que nous accélérons la cadence de production d'ailes.

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

⁽²⁾ Se reporter à notre rapport du deuxième trimestre clos le 30 juin 2018 pour plus de détails.

⁽³⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽⁴⁾ La prévision de revenus pour Aérostructures et Services d'ingénierie repose principalement sur les revenus actuellement prévus tirés de contrats intersectoriels d'Avions d'affaires et d'Avions commerciaux et les contrats externes conclus avec Airbus portant sur les avions A220. Elle reflète l'acquisition du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. conclue au premier trimestre de 2019.

⁽⁵⁾ La prévision de revenus pour 2019 d'environ 2,0 milliards \$ et celle de la marge RAI avant éléments spéciaux d'environ 9,0 %, ont été modifiées pour refléter la réalisation de l'acquisition des activités et des actifs du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc., laquelle a été conclue au premier trimestre de 2019.

⁽⁶⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

- 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 en temps opportun, selon des conditions acceptables sur le plan commercial;
- 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;
- la stabilité du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale;
- 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;
- les données financières tiennent compte de la comptabilisation des contrats de location selon l'IFRS 16 à compter du 1^{er} janvier 2019;
- la clôture des transactions de vente des actifs du programme d'avions *Q Series* d'ici le deuxième semestre de 2019 et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires d'ici la fin du premier trimestre de 2019;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- la capacité de gérer la courbe d'apprentissage tandis que nous accélérons la cadence de production et les livraisons de l'avion *Global 7500*;
- la capacité d'accélérer la cadence de production et les livraisons de nouveaux programmes, et de respecter les dates de MES du programme d'avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550*;
- le maintien de notre capacité de saisir et de remporter des campagnes et des projets d'après les prévisions du marché,⁽³⁾ donnant lieu à des objectifs de nouvelles commandes;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, et la croissance continue des 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 du partenariat avec Airbus selon l'échéancier prévu;
- l'exécution satisfaisante par Airbus de ses obligations aux termes du partenariat et des accords commerciaux et l'absence d'inefficacités non prévues ou de problèmes de performance connexes;
- la solidité et la qualité de la portée, de la présence, des ventes, de la commercialisation ou des réseaux de soutien d'Airbus, de sa chaîne d'approvisionnement, de ses activités et de ses relations avec les clients;
- l'exactitude des analyses et des hypothèses sous-tendant 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'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles;
- l'amélioration graduelle du prix des avions, des coûts unitaires et des livraisons au cours de la phase d'accélération; et
- 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 projets.

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

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

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

PROFIL

Votre partenaire de premier choix pour les aérostructures de bout en bout

Spécialisée en ingénierie et en fabrication, Bombardier prend en charge les aérostructures de la conception à la réalisation. Notre secteur d'activité Aérostructures offre une gamme complète de compétences, y compris la conception, le développement, la fabrication, l'assemblage, l'intégration de systèmes et les services après-vente, et ce, à Bombardier et à d'autres constructeurs d'avions et d'aérostructures dans le monde entier.

Nous avons développé de façon significative notre expérience d'avionneur, notre connaissance inhérente et notre expertise de fabrication de base de calibre international et y avons investi au fil de nombreuses années. Notre présence équilibrée est constituée d'installations de production et d'ingénierie à Montréal, au Canada; à Belfast, en Irlande du Nord; à Querétaro, au Mexique; et à Casablanca, au Maroc. De plus, nos établissements de maintenance, de réparation et de révision à Dallas, aux États-Unis, et à Belfast, en Irlande du Nord, fournissent une vaste gamme de services, notamment des services de révision, de réparation et de modifications importantes.

Nous sommes le plus important fournisseur d'aérostructures pour les programmes Bombardier, notamment de fuselages, de nacelles de moteur et de stabilisateurs pour les avions *Global*. Nous approvisionnons aussi Airbus en structures complexes, et notre capacité de former des partenariats avec des fabricants d'équipement d'origine et d'autres avionneurs constitue une force substantielle. Cette expertise et notre portefeuille de services après-vente devraient être les moteurs de notre croissance, là où ils nous permettront de mettre en valeur nos capacités technologiques en ingénierie et en fabrication.

Notre programme d'excellence opérationnelle, axé sur l'efficacité de la fabrication, la qualité et la sécurité, devrait nous aider à croître de façon durable et rentable. Tandis que nous augmentons le volume de travail provenant de Bombardier et de tiers, nous prévoyons de continuer de créer plus d'avantages concurrentiels en matière de coûts afin de pouvoir générer de la valeur pour Bombardier, nos clients, et ultimement nos actionnaires.

Grâce à des capacités de bout en bout et des technologies de pointe, nos employés hautement qualifiés :

- conçoivent des structures complexes;
- fabriquent des composants métalliques et en matériaux composites;
- assemblent des aérostructures;
- intègrent des systèmes; et
- font la révision et réparent des structures.

Nous fournissons à notre clientèle des produits et des services dans les domaines suivants :

Aérostructures et systèmes complexes

- les structures du poste de pilotage et du fuselage, y compris l'intégration de systèmes;
- l'aile complète en composites, y compris les sous-ensembles et composants de l'aile;
- les systèmes et les composants de nacelles de moteur;
- le stabilisateur, la dérive et le cône de queue; et
- les harnais électriques.

Solutions d'ingénierie

- la conception de structures d'avions et l'analyse des contraintes;
- les services d'essais au sol; et
- la certification et le soutien des produits en service.

Maintenance, réparation et révision

- le soutien aux exploitants pour les produits de Bombardier et ceux de tiers;
- les solutions de réparation et de révision, notamment la gestion des réparations;
- les services-conseils en ingénierie; et
- les services d'échange de composants et de location.



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.

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

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
Cadence de production des OEM / nombre de livraisons	Les carnets de commandes des OEM d'avions commerciaux dans l'industrie demeurent solides. Le marché des avions d'affaires devrait continuer de se stabiliser. ⁽¹⁾	▲
Croissance de la maintenance, de la réparation et de la révision	Le marché mondial de la demande en maintenance, réparation et révision lié au transport aérien commercial est de 82 milliards \$ et devrait croître à un TCAC de 3,5 %, pour atteindre environ 116 milliards \$ d'ici 2029. La croissance découle surtout de la flotte mondiale qui devrait croître en moyenne de 3,6 % par an, passant de 27 000 avions à 39 000 d'ici 2029. ⁽²⁾	▲

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

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique dans la section Avions d'affaires pour plus de détails.

⁽²⁾ Selon le rapport « Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2019-2029 » daté de janvier 2019, préparé par Oliver Wyman.

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.

Le marché vise principalement la fabrication d'ailes, de nacelles et de fuselages, surtout pour de grands avions commerciaux. L'état actuel de certains facteurs de croissance du marché devrait avoir une incidence positive sur l'industrie des aérostructures à court terme. La solide performance du marché des avions commerciaux se poursuit, le trafic-passagers et la performance financière des sociétés aériennes sont demeurés remarquables en 2018. Parallèlement, les perspectives économiques positives combinées à l'évolution de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies sur le marché devraient continuer à favoriser la stabilité du marché des biréacteurs d'affaires, soutenue par la confiance de l'industrie qui se situe au-dessus du seuil de stabilité du marché,⁽¹⁾ l'augmentation des bénéfices des entreprises aux É.-U. et un niveau moins élevé de stocks d'avions d'occasion. De manière générale, nous restons convaincus du potentiel de croissance importante à long terme de l'industrie aéronautique.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus				
Revenus intersectoriels	393 \$	332 \$	1 377 \$	1 218 \$
Revenus externes	229	94	576	398
	622 \$	426 \$	1 953 \$	1 616 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾	63 \$	34 \$	239 \$	138 \$
Amortissement	15	14	51	50
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	48	20	188	88
Éléments spéciaux	48	13	42	7
RAII	— \$	7 \$	146 \$	81 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	7,7 %	4,7 %	9,6 %	5,4 %
Marge RAII	— %	1,6 %	7,5 %	5,0 %

⁽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 comparative.

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

Revenus

L'augmentation de 196 millions \$ pour le trimestre s'explique par :

- une augmentation des revenus externes (135 millions \$), principalement attribuable à la hausse des volumes associés à des contrats conclus avec SCACS, présentés à titre de revenus externes depuis le 1^{er} juillet 2018, contrebalancée en partie par la baisse des volumes associés à d'autres contrats externes; et
- une augmentation des revenus intersectoriels (61 millions \$), attribuable essentiellement à la hausse des volumes associés à de nouveaux contrats d'avions d'affaires, contrebalancée en partie par les revenus intersectoriels tirés de SCACS, reclassés à titre de revenus externes à compter du 1^{er} juillet 2018.

L'augmentation de 337 millions \$ pour l'exercice est attribuable à :

- une augmentation des revenus externes (178 millions \$), principalement attribuable à la hausse des volumes associés à des contrats conclus avec SCACS, présentés à titre de revenus externes depuis le 1^{er} juillet 2018, contrebalancée en partie par la baisse des volumes associés à d'autres contrats externes; et
- une augmentation des revenus intersectoriels (159 millions \$), attribuable essentiellement à la hausse des volumes associés à des nouveaux contrats d'avions d'affaires, contrebalancée en partie par les revenus intersectoriels tirés de SCACS, reclassés à titre de revenus externes à compter du 1^{er} juillet 2018, et par la baisse des volumes associés à d'autres contrats d'avions commerciaux.

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 comptabilisés comme pertes et inclus dans le RAI ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2018	2017	2018	2017
Charges de restructuration	1	24 \$	13 \$	18 \$	7 \$
Égalisation des prestations des régimes de retraite	2	23	—	23	—
Achat de rentes de retraite	3	1	—	1	—
		48 \$	13 \$	42 \$	7 \$
Incidence sur la marge RAI		(7,7)%	(3,1)%	(2,2)%	(0,4)%

1. Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2018, représente des indemnités de départ totalisant 30 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression totalisant 6 millions \$ liés aux mesures de restructuration annoncées en novembre 2018. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, représente des indemnités de départ totalisant 24 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression totalisant 6 millions \$ liés aux mesures de restructuration. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, représentaient respectivement des indemnités de départ totalisant 16 millions \$ et 10 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression totalisant 3 millions \$, tous liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour au Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 23 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2018 comme coût des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
3. Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies en Ontario (Canada), au R.-U. et aux É.-U. 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 cours de l'exercice 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 pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 516 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 484 millions \$.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour le quatrième trimestre a augmenté de 3,0 points de pourcentage, 100 BOMBARDIER INC. RAPPORT FINANCIER – EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2018

essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges réalisées sur des contrats intersectoriels d'avions commerciaux, attribuable surtout à de meilleures performances et à des taux de change favorables; et
- d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration.

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description précédente des éléments spéciaux), la marge RAI du trimestre a diminué de 1,6 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour l'exercice a augmenté de 4,2 points de pourcentage, essentiellement en raison d'une augmentation des marges réalisées sur les contrats intersectoriels d'avions commerciaux, 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 précédente des éléments spéciaux), la marge RAI de l'exercice a augmenté de 2,5 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

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

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2018	Aux 31 décembre 2017
Permanents ⁽¹⁾	8 450	8 800
Contractuels ⁽²⁾	740	850
	9 190	9 650
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	71 %	71 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant. Les chiffres au 31 décembre 2017 ont été retraités pour exclure le personnel d'agence à des fins de comparaison.

Les effectifs au 31 décembre 2018 comptaient 460 employés, ou 5 %, de moins qu'à l'exercice précédent.

La baisse découle principalement des compressions, y compris de l'incidence des mesures de restructuration annoncées antérieurement, contrebalancée en partie par l'embauche stratégique pour soutenir le programme aéronautique des avions *Global 7500*.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 3500 employés de par le monde, ou 41 % des employés permanents, participent au programme. Dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative est liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

Notre convention collective conclue avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA) à Montréal est arrivée à échéance en novembre 2018. Parmi les 3168 employés couverts par cette convention, 1766 d'entre eux font partie des effectifs d'Aérostructures et Services d'ingénierie. Nous sommes actuellement en pourparlers avec l'AIMTA pour renouveler la convention collective.

TRANSPORT

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS
103	104	106	108	114	119

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none">• Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs.• Ratio de nouvelles commandes sur revenus, comme indicateur des revenus futurs.• Revenus par segments de produits et diversification géographique des revenus, comme mesures de la croissance et de la durabilité de notre position en regard de la concurrence.• Position sur le marché, comme mesure de la position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none">• RAI, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾, comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉS	<ul style="list-style-type: none">• Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none">• Divers indicateurs de satisfaction de la clientèle, concentrés sur les quatre dimensions principales : ventes et prix, orientation client, exécution de projet et offre de produits.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none">• Réalisation des étapes importantes dans le développement et la livraison de produits, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

APERÇU

Évoluer vers un portefeuille de projets combinant davantage de solutions fondées sur les plateformes et solutions intégrées

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Écart
Revenus	8 915 \$	8 551 \$	4 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	9,9 \$	10,2 \$	(3) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	1,2	(0,1)
RAII	774 \$	443 \$	75 %
Marge RAI	8,7 %	5,2 %	350 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	750 \$	738 \$	2 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,4 %	8,6 %	(20) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	851 \$	836 \$	2 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,5 %	9,8 %	(30) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	108 \$	123 \$	(12) %
Aux 31 décembre	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	34,5 \$	35,1 \$	(2) %

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

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

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- En 2018, Transport a remporté des commandes totalisant 9,9 milliards \$, dont 3,3 milliards \$ de nouvelles commandes au quatrième trimestre. Le ratio de nouvelles commandes sur revenus a atteint 1,5 pour le quatrième trimestre, donnant lieu à un ratio à 1,1 pour l'exercice complet, ce qui continue de placer le secteur d'activité en position d'accroître ses revenus et sa rentabilité, soutenue par les solides données fondamentales de l'industrie.
 - Les nouvelles commandes de l'exercice reflètent des projets remportés dans toutes les régions, avec des attributions de contrats dignes de mention en Europe, notamment la commande renouvelée de la SNCF en France, le contrat de voitures de métro de Singapour en Asie, et les solutions de mobilité de transport collectif et solutions aéroportuaires pour les villes de Phoenix et de Los Angeles en Amérique du Nord.
 - Le carnet de commandes a atteint 34,5 milliards \$ au 31 décembre 2018. La croissance du carnet de commandes (en excluant les fluctuations des taux de change) a été soutenue par une meilleure combinaison de projets de plateformes et par l'augmentation du nombre de contrats de signalisation et de services, conformément à la stratégie de Transport visant à augmenter la rapidité de mise en marché, à fournir à la clientèle des solutions de bout en bout et à réduire les risques liés à l'exécution tout en augmentant les marges.
 - Après le quatrième trimestre, en janvier 2019, Transport a obtenu un contrat de la New Jersey Transit Corporation pour la fourniture de 113 voitures de transport de passagers de nouvelle génération d'une valeur totale approximative de 669 millions \$, assorti d'options visant jusqu'à 886 voitures additionnelles.
- Au cours du dernier exercice, Transport a poursuivi sa transformation, en accélérant notamment la cadence de production et en livrant des projets existants. Les défis associés à quelques projets existants ont retardé certaines livraisons et la libération correspondante du fonds de roulement prévue vers la fin de 2018 tandis que tous nos efforts visaient à atteindre la cadence de production, achever l'intégration des systèmes, obtenir

l'homologation et aligner la fourniture des trains sur la disposition de l'infrastructure des clients.

L'augmentation temporaire du fonds de roulement connue devrait se résorber considérablement en 2019.

- La performance financière de 2018 place Transport en bonne position pour atteindre ses prévisions pour 2019 et ses objectifs pour 2020 :
 - Les revenus ont augmenté de 4 % sur douze mois, pour s'établir à 8,9 milliards \$, conformément aux prévisions, soutenus par l'incidence positive des taux de change au cours du premier semestre (croissance de 2 % en excluant l'incidence des taux de change). Les revenus tirés des services et de la signalisation ont augmenté, comptant pour plus de 34 % des revenus pour l'exercice, tandis que davantage d'importance est accordée aux solutions-clients intégrées.
 - Le RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a augmenté, pour s'établir à 750 millions \$ pour l'exercice, ce qui représente une marge de 8,4 % (RAI de 774 millions \$, ou marge de 8,7 %). La marge avant éléments spéciaux⁽¹⁾ du quatrième trimestre était de 7,7 % (marge RAI de 10,9 %), par suite d'ajustements aux estimations de contrats en grande partie liés à un projet existant, donnant lieu à une marge avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour l'exercice légèrement inférieure à la prévision de 8,5 %. Avec l'amélioration prévue dans le cadre de ces contrats, Transport prévoit porter sa marge avant éléments spéciaux⁽¹⁾ à environ 9 % pour 2019.
- Les résultats de Transport en 2018 n'ont pas atteint les cibles de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois débutant le 12 février 2019, le pourcentage de la participation de Bombardier, à la conversion des actions de la Caisse, sera diminué de 2,5 %, pour revenir à 70 %, soit le pourcentage initial; le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera augmenté, passant de 7,5 %, à 9,5 % pour cette période. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de participation de chaque actionnaire à la conversion, soit 70 % pour Bombardier et 30 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.
- Le 7 février 2019, Danny Di Perna a été nommé président de Bombardier Transport. Danny cumule plus de 30 ans d'expérience industrielle qu'il mettra à profit dans son nouveau rôle. Sa feuille de route à la tête d'organisations et de projets industriels complexes prouve sa capacité de dynamiser l'efficacité opérationnelle et d'améliorer la qualité. Plus récemment, il a dirigé le secteur d'activité Aérostructures et Services d'ingénierie de Bombardier.

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

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions pour 2018 présentées dans notre rapport financier 2017 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2018 ⁽²⁾	Résultats de 2018	Prévisions pour 2019 ⁽³⁾⁽⁴⁾
Revenus	~ 9,0 milliards \$	Aucun changement	8,9 milliards \$	~ 9,5 milliards \$
Marge RAI	s. o.	s. o.	8,7 %	s. o.
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	> 8,5 %	Aucun changement	8,4 %	~ 9,0 %

Prévisions pour 2018

Les revenus de 2018 ont été conformes à la prévision, soutenus par une incidence positive des taux de change. La marge RAI avant éléments spéciaux⁽⁵⁾ de 8,4 % pour l'exercice a largement atteint la prévision d'au moins 8,5 %.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2019⁽³⁾

Transport est bien placé pour poursuivre sa croissance et dégager des revenus d'environ 9,5 milliards \$ en 2019, grâce à un carnet de commandes de 34,5 milliards \$, lequel compte pour plus de 80 % des revenus de 2019 et 2020, et de solides données fondamentales pour l'industrie. La marge RAI avant éléments spéciaux⁽⁵⁾ devrait s'élever à environ 9,0 % tandis que nous cherchons à exécuter une combinaison plus forte de projets fondés sur les plateformes et prévoyons actuellement une part croissante de contrats de signalisation et de services grâce au carnet de commandes du segment.

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

⁽²⁾ Se reporter à notre rapport du deuxième trimestre clos le 30 juin 2018 pour plus de détails.

⁽³⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽⁴⁾ La prévision de revenus de Transport est fondée sur l'hypothèse que les taux de change demeureront stables à 1,15 pour la conversion en dollars américains des montants en euros.

⁽⁵⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

- 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 bénéfiques 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 en temps opportun, selon des conditions acceptables sur le plan commercial;
- 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 et l'efficacité du fonds de roulement 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;
- la stabilité 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;
- les données financières tiennent compte de la comptabilisation des contrats de location selon l'IFRS 16 à compter du 1^{er} janvier 2019;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser des initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de libérer du fonds de roulement attribuable à des problèmes de livraison vers la fin de 2018 sur certains projets existants, et la reprise du fonds de roulement au titre de tous ces projets au cours de 2019;
- la conversion des revenus et l'achèvement progressif de nos projets existants;
- 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,⁽³⁾ donnant lieu à des objectifs de nouvelles commandes futures; et
- 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 et du carnet de commandes générés par un plus grand nombre de projets fondés sur les plateformes et de contrats dans le secteur de la signalisation et des systèmes de même que dans le secteur de l'exploitation et de la maintenance.

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

⁽²⁾ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique du secteur Transport.

PROFIL

En position pour tirer parti des besoins grandissants de mobilité

Transport offre un vaste portefeuille de solutions novatrices et efficaces dans l'industrie du rail. Nous couvrons toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché. Nous avons décroché des commandes dans tous les segments de produits et les principales régions, soulignant la compétitivité de nos produits et services dans le monde entier.

Nous comptons des sites de production et d'ingénierie ainsi que des centres de service partout dans le monde. Le siège mondial est situé à Berlin, en Allemagne.

SEGMENT DE MARCHÉ : MATÉRIEL ROULANT ET SYSTÈMES

TRAINS À GRANDE VITESSE ET À TRÈS GRANDE VITESSE

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

Produit principal : Gamme *ZEFIRO*

Caractéristiques principales : Solutions offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des normes élevées en matière de confort et de sécurité pour les passagers, ainsi qu'une grande efficacité. Le portefeuille couvre l'éventail complet des exigences en matière de vitesse : grande vitesse (200-250 km/h) et très grande vitesse (250-380 km/h).



Train à très grande vitesse *ZEFIRO*

TRAINS DE BANLIEUE, TRAINS RÉGIONAUX ET TRAINS INTERURBAINS

Application : Transport collectif de banlieue et régional sur rail pour les centres urbains, les banlieues et les liaisons à moyenne vitesse entre les villes.

Produits principaux : *AVENTRA*, *TALENT*, *OMNEO*, *TWINDEXX* Vario, *BiLevel* et de type multiniveaux

Caractéristiques principales : Vaste gamme de produits comprenant des rames automotrices électriques, diesels, bimodes alimentées par batteries ainsi que des voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Nos plateformes de train modulaires offrent une souplesse supérieure aux autorités de transport et aux exploitants de transport collectif, ainsi que des niveaux élevés de confort et de capacité. En 2018, la rame automotrice électrique *TALENT 3* alimentée par batteries a remporté le prestigieux prix de Berlin Brandenburg. Le train circule sans émissions polluantes, contribuant ainsi largement à une mobilité respectueuse de l'environnement.

VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

Application : Transport collectif de surface efficace dans les centres urbains et dans les agglomérations de banlieue.

Produit principal : Gamme *FLEXITY*

Caractéristique principale : Notre vaste portefeuille de véhicules *FLEXITY* présente des capacités et des performances novatrices ainsi que de faibles coûts de cycle de vie. S'appuyant sur des plateformes modulaires adaptables, notre gamme de véhicules présente un éventail complet de solutions de véhicules légers sur rail pour améliorer la connectivité et l'identité des villes dans le monde. Dotés de notre système primé d'aide à la détection d'obstacles, nos tramways et véhicules légers sur rail rehaussent la sécurité du conducteur, des passagers et de toutes les autres composantes de la circulation routière.

MÉTROS

Application : Large éventail de solutions de mobilité à grande capacité pour tous les types de milieux urbains.

Produits principaux : Plateformes *MOVIA* et *INNOVIA* (métros, monorails et systèmes de navettes)

Caractéristiques principales : Large éventail de solutions de mobilité urbaine mises au point grâce à une technologie novatrice et confirmée.

Valeur maximale du système pour toutes les capacités dans tout type d'environnement. Des éléments comme la sécurité, le coût sur le cycle de vie, le confort des passagers et l'intégration intelligente à la ville, pour n'en citer que quelques-uns, sont à l'origine des conceptions et des innovations de notre portefeuille, couvrant une très large gamme des besoins requis par les systèmes. Une technologie qui se met en œuvre rapidement et est aussi peu invasive que possible comme celle du système *INNOVIA* Monorail 300 en fait partie. Les produits de Bombardier ont un riche passé lié à l'automatisation et, équipés de systèmes sans conducteur, ils desservent de nombreuses villes dans le monde.



Train *TALENT 3* alimentées par batteries



Tramway *FLEXITY*



Plateforme *MOVIA*

LOCOMOTIVES

Application : Locomotives électriques et diesels pour les services de transport sur rail interurbain et régional ainsi que transport de marchandises sur rail.

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

Caractéristiques principales : Plateforme de produits polyvalente et offrant une propulsion électrique, diesel-électrique, bimode ou polycourant, et des caractéristiques diesels ou batterie du dernier kilomètre. Des solutions novatrices augmentent la puissance et la fiabilité et améliorent l'efficacité énergétique tout en réduisant les coûts sur le cycle de vie. Homologuées dans plusieurs pays européens, elles permettent le service transfrontalier. La locomotive *TRAXX MS3* est la locomotive polycourant la plus évoluée sur le marché dotée de la fonction du dernier kilomètre qui lui permet de franchir aisément les tronçons de voie non électrifiés, souvent présents dans les ports ou les gares de marchandises.



Locomotive *TRAXX MS3*

PROPULSION ET CONTRÔLES

Application : Portefeuille complet de produits de propulsion et de contrôle pour tous les types de véhicules sur rail et d'applications de mobilité électrique de Bombardier et d'entreprises tierces, assurant l'alimentation électrique de manière hautement fiable et sécuritaire ainsi qu'efficace sur le plan énergétique.

Produits principaux : Plateforme *MITRAC*, qui comprend les convertisseurs de puissance et convertisseurs auxiliaires pour les châssis, les toits et les assemblages dans la salle des machines, les systèmes de traction (moteurs et engrenages), les systèmes de gestion des contrôles des trains (TCMS), l'équipement haute tension et solutions de systèmes complets. Des solutions novatrices de radiocommunications entre le train et l'équipement en bordure de voie complètent le portefeuille de produits.

Caractéristiques principales : Un leader en matière de fiabilité, de conception modulaire, de sécurité en matière énergétique (conformité au niveau d'intégrité de sûreté (SIL 2)), d'efficacité énergétique, d'intégration des nouvelles technologies et de facilité d'entretien, des éléments qui maintiennent à un faible niveau les investissements initiaux et les coûts sur l'ensemble du cycle de vie.



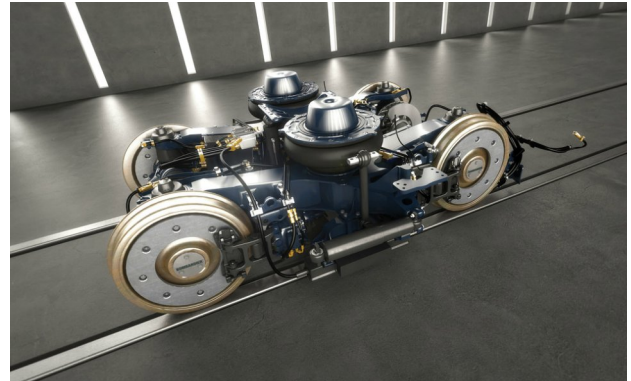
Convertisseur *MITRAC*

BOGIES

Application : Série complète de bogies qui s'adaptent à toute la gamme des véhicules *Bombardier*.

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

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



SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF ET SYSTÈMES AÉROPORTUAIRES

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

Produits principaux : Système *INNOVIA APM 300*, système *INNOVIA Monorail 300*, système de métro *MOVIA*, système de tramway *FLEXITY*

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de matériel roulant pour des applications de transport urbain et aéroportuaire pouvant être adaptées pour fournir une solution complète clés en main de système de transport. Un solide historique de fiabilité et de disponibilité pour 60 systèmes complets dans le monde.



Système *INNOVIA APM*

SYSTÈMES DE GRANDES LIGNES

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

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

SEGMENT DE MARCHÉ : SIGNALISATION

SIGNALISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF

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

Produit principal : Solution *CITYFLO*

Caractéristiques principales : Portefeuille complet de solutions allant des applications manuelles (GoA 0) à la solution de commande de train basée sur les communications entièrement automatisée (GoA 4), qui aide à augmenter la capacité des infrastructures et qui peut être installée sans interruption de service.



Solution *CITYFLO*

SIGNALISATION POUR LES GRANDES LIGNES

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

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

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

SIGNALISATION INDUSTRIELLE

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

Produit principal : Solution *INTERFLO 150*

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

OPTIFLO – SOLUTIONS DE SERVICES POUR LA SIGNALISATION

Application : Portefeuille complet de services pour le transport collectif, les grandes lignes, l'infrastructure ferroviaire du secteur industriel et les solutions de signalisation.

Caractéristiques principales : Gestion des infrastructures, soutien technique, évaluation de la cybersécurité et autres solutions de services personnalisées pour garantir les niveaux les plus élevés de disponibilité et de fiabilité ainsi que la rentabilité de la maintenance des solutions de signalisation et de contrôle ferroviaires.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES

SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

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

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

GESTION DE PARCS DE VÉHICULES

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

Caractéristiques principales : Des solutions de « soutien administratif » robustes et efficaces aident les exploitants ferroviaires à fournir leurs services de première ligne quotidiens. L'expertise en ingénierie et les techniques et outils de maintenance sur toute la durée de vie (ORBITA, AVIS, EMS, etc.) permettent d'optimiser la disponibilité, la fiabilité, la ponctualité, la sécurité et les coûts pendant le cycle de vie du parc de véhicules. Grande expérience en exploitation et en maintenance des trains de banlieue et des trains régionaux.

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

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

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de mises à niveau de systèmes et de composants réalisées dans nos installations spécialisées et celles de nos clients. Nous tirons parti de nos capacités en matière d'ingénierie et de chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la performance opérationnelle et de réduire les coûts sur toute la durée de vie.

EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES SYSTÈMES

Application : Services complets d'exploitation et de maintenance de systèmes de transport entièrement automatisés et de transport collectif.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Perspectives de croissance positives pour le secteur ferroviaire mondial

Le marché du transport sur rail demeure solide et présente des possibilités de croissance résilientes ainsi que des perspectives positives découlant surtout des mégatendances favorables à long terme touchant l'industrie du rail. La croissance de la population, l'urbanisation, l'avènement du numérique et la sensibilisation à l'environnement entraîneront une hausse de la demande de transport collectif durable qui exige des dépenses publiques à long terme en infrastructures et en solutions de mobilité.

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

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET URBANISATION MASSIVE	La population mondiale devrait augmenter, passant d'environ 7,6 à 9,8 milliards de personnes d'ici 2050, tout comme la part de personnes vivant en zones urbaines, qui passera de 55 % à 68 % d'ici 2050. ⁽¹⁾ La croissance démographique et l'urbanisation entraînent une intensification de la demande de solutions de transport collectif à grande capacité, particulièrement dans les villes et les zones congestionnées.	▲
SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT	Les gouvernements s'engagent de plus en plus à respecter des objectifs à long terme liés au climat et à l'énergie. Les mesures pour atteindre ces objectifs incluent des investissements dans des solutions de transport écologiques, comme le transport sur rail. Le transport sur rail occasionne 4,2 % des émissions de CO ₂ découlant du transport, par rapport à 72,6 % pour le transport routier. ⁽²⁾	▲
FINANCEMENT PUBLIC	La plupart des activités de matériel roulant sont menées par des exploitants ferroviaires soutenus par le secteur public. Les investissements en infrastructure ferroviaire devraient croître, tandis que les gouvernements et les institutions multilatérales continuent à financer des projets dans le secteur du transport sur rail pour soutenir et favoriser le développement économique. Cependant, la dette publique et les mesures d'austérité peuvent nuire aux processus d'appels d'offres pour certains nouveaux projets ferroviaires.	▲
LIBÉRALISATION	La libéralisation incite plus d'exploitants privés à entrer sur le marché et à investir dans de nouveaux équipements et services ferroviaires. La Commission européenne soutient la libéralisation des services nationaux de transport sur rail de passagers au sein de l'Union européenne.	▲
AVÈNEMENT DU NUMÉRIQUE	Des changements positifs devraient survenir dans le secteur du transport sur rail au cours des prochaines années en raison de la révolution industrielle numérique, surtout en ce qui concerne la signalisation et les services de maintenance. Grâce à l'utilisation de technologies de rupture comme l'Internet des objets, les trains automatisés et l'analyse des mégadonnées, les nouveaux modèles d'affaires se tourneront particulièrement vers une approche davantage orientée sur le service. Pour s'en assurer, les fabricants d'équipement d'origine devront surveiller de près les « écosystèmes » qu'ils servent pour répondre à leurs besoins futurs.	▲

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

⁽¹⁾ Selon les Nations Unies : *World Population Prospects: The 2017 Revision* et *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*.

⁽²⁾ Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC) : *Railway Handbook 2017. Energy Consumption & CO₂ Emissions*.

En septembre 2018, l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) a confirmé ses perspectives positives pour le secteur mondial du transport sur rail dans son étude *World Rail Market Study* publiée tous les deux ans. L'étude prévoit une croissance soutenue de l'ensemble du marché du transport sur rail accessible⁽¹⁾ à un TCAC de 2,6 %.⁽²⁾ Le marché pertinent et accessible⁽¹⁾ de Transport devrait croître encore plus rapidement à un TCAC de 2,7 %.⁽²⁾ Dans cette édition récente de l'étude, les taux d'accessibilité dans les marchés en dehors de l'Europe, comme en Chine, au Japon, en Russie et en Corée du Sud, ont été ajustés à la baisse pour mieux rendre compte d'une conjoncture de marché difficile.

Les perspectives positives du marché sont surtout soutenues par d'importants volumes de commandes de matériel roulant, qui reste le segment le plus important. Plus particulièrement, de futurs investissements constants sur des marchés du transport sur rail en pleine maturité, comme ceux de l'Europe de l'Ouest et de l'Amérique du Nord, sont prévus pour la modernisation et le remplacement, ainsi que pour l'accroissement de leurs parcs de matériel roulant existants.

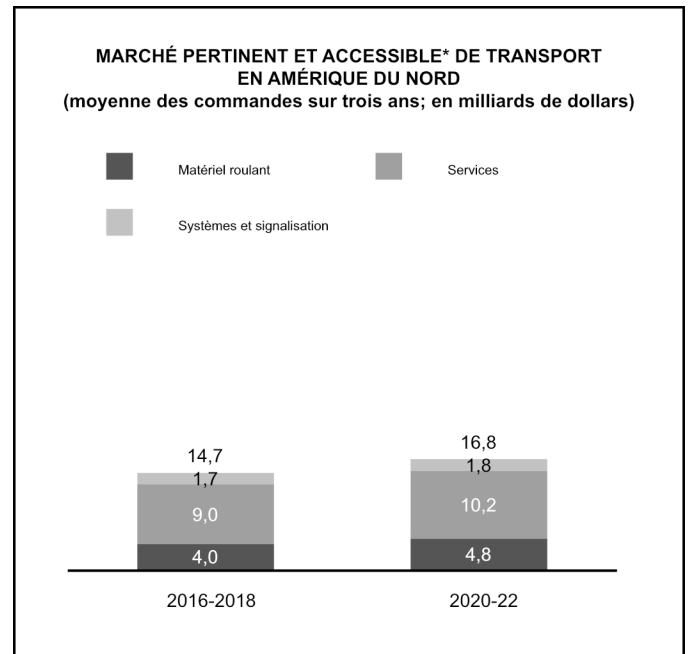
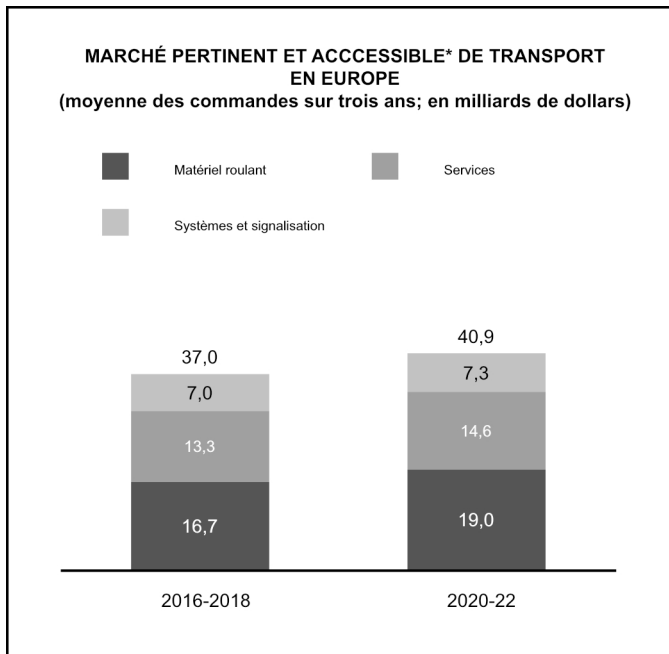
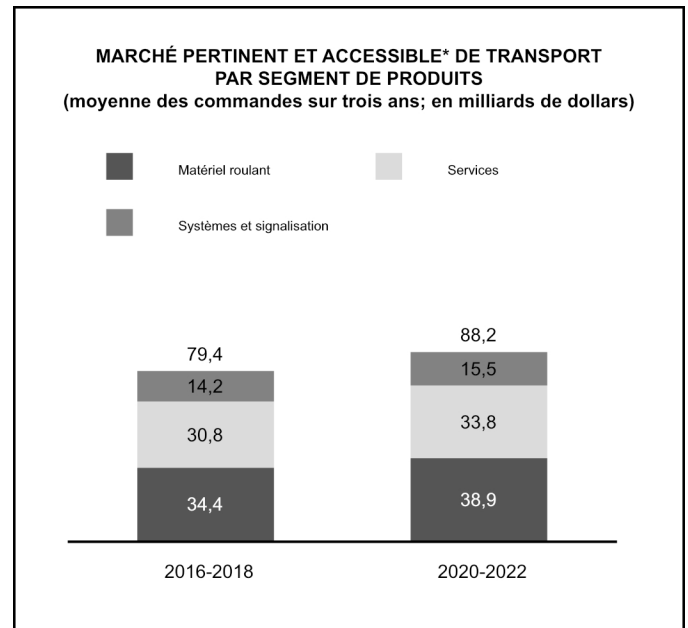
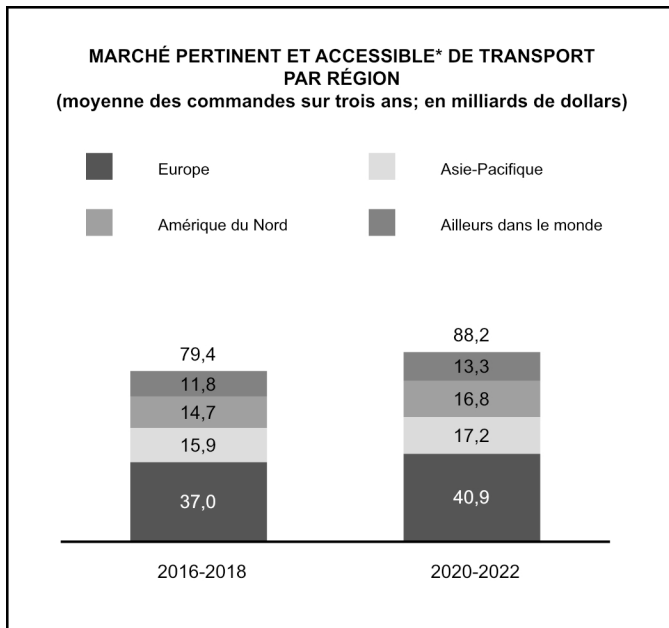
Dans le segment de la signalisation, l'étude prévoit de nouveaux investissements en Europe de l'Ouest pour mettre à jour et moderniser les systèmes de signalisation dans le cadre des plans de mise en œuvre nationale du système européen de gestion du trafic ferroviaire (European Train Control System, ETCS) dans différents pays, ce qui aura un effet positif sur la croissance de ce segment et de l'ensemble du marché du transport sur rail. Le marché accessible du contrôle ferroviaire devrait aussi continuer d'afficher une croissance élevée en Afrique et au Moyen-Orient ainsi qu'en Amérique latine, soutenue par des investissements massifs dans des systèmes urbains et interurbains de contrôle ferroviaire de façon à relever les défis liés à l'urbanisation rapide et aux embouteillages.

De plus, la libéralisation graduelle devrait stimuler la croissance sur le marché des services. Plus particulièrement dans les marchés en pleine maturité, la libéralisation continuera d'ouvrir le marché des services tandis que de nouveaux exploitants ferroviaires privés apparaissent et tendent plus souvent à externaliser leurs besoins de maintenance et de services, autrefois réalisés en interne, à des exploitants plus importants.

De façon similaire, d'autres programmes, comme ceux du Quatrième paquet ferroviaire de la Commission européenne en 2016 et d'autres règlements et normes techniques, ont posé les fondements de nouvelles améliorations pour la libéralisation de l'industrie du transport sur rail, laquelle a eu des effets positifs comme la réduction des coûts, l'augmentation de la circulation routière et la croissance de la fourniture de systèmes ferroviaires. D'autres mesures de la Commission européenne, comme l'entreprise Shift2Rail, visent à continuer d'améliorer l'expérience des passagers, la sécurité et l'interopérabilité du transport sur rail.

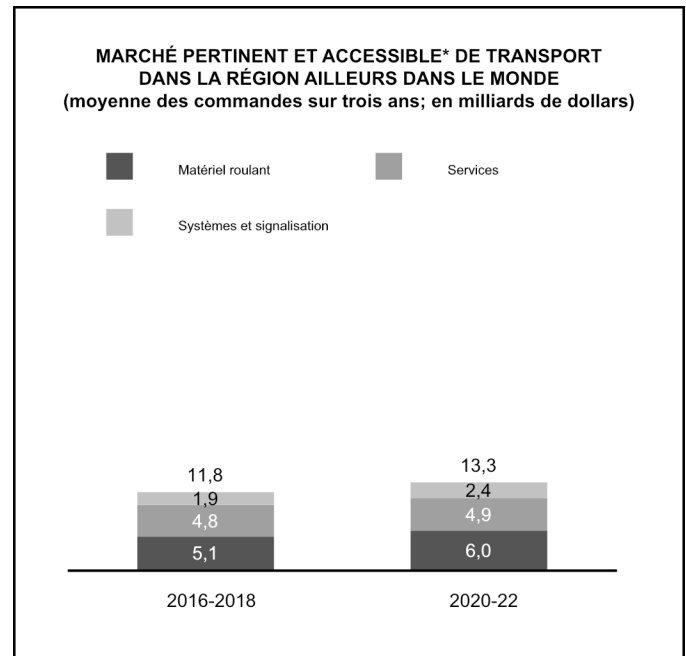
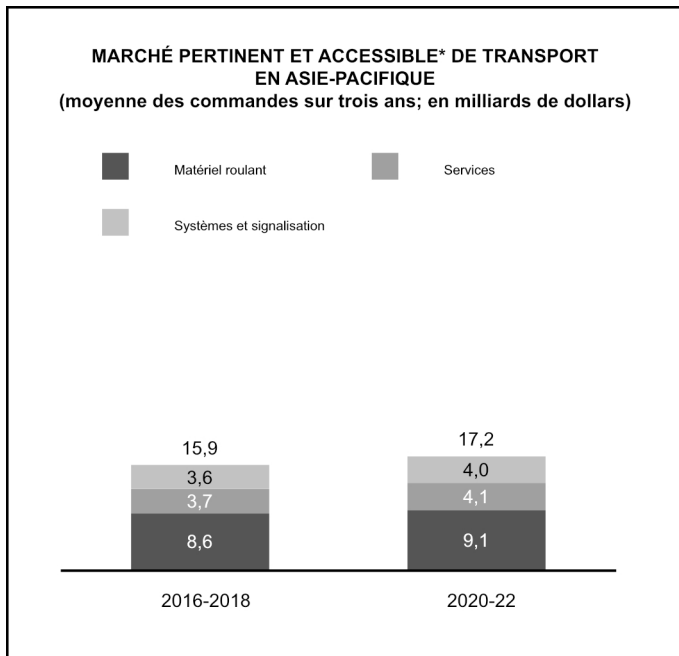
⁽¹⁾ L'ensemble du marché du transport sur rail accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché pertinent et accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures,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

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2018 to 2023*, publiée en septembre 2018, qui s'appuie sur 60 pays représentant plus de 95 % du marché mondial du transport sur rail. Dans la mesure où les grands projets ferroviaires peuvent avoir une incidence importante sur le volume annuel, les volumes du marché d'une année pourraient être assujettis à une grande volatilité. L'UNIFE se concentre par conséquent sur des volumes de marché annuels moyens sur trois ans afin de faciliter la comparaison entre différentes périodes. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans et sont publiées en euros. Un taux de change de 1 € = 1,1392 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2016-2018, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2016-2018 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2015-2017 et 2018-2020.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2018 to 2023* et des données extrapolées.

* Le marché du transport sur rail 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, et à l'exclusion des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2018 to 2023* et des données extrapolées.

* Le marché du transport sur rail 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, et à l'exclusion des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

En raison de la nature cyclique du marché et conformément aux pratiques sectorielles actuelles, notre marché pertinent et accessible est présenté comme la moyenne sur trois ans, conformément à la méthodologie utilisée par l'UNIFE pour le marché mondial du transport sur rail. Certaines années, des commandes importantes peuvent être attribuées particulièrement dans le matériel roulant, selon la disponibilité du financement public. Les perspectives pour les années à venir demeurent positives, des occasions se présentant dans tous les segments et toutes les régions.

Comparaison par région sur douze mois

Europe

Le volume des commandes en Europe au cours de 2018 a considérablement augmenté par rapport à celui de 2017, en raison de plusieurs commandes de taille moyenne dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest pour des trains de banlieue, des trains régionaux et des trains interurbains, principalement en Allemagne, en France et en Italie. De plus, des commandes importantes ont été octroyées pour des trains à très grande vitesse en France et pour des rames de métro au R.-U. En Europe de l'Est, des investissements ont surtout visé des solutions de mobilité des grandes lignes, d'importants projets de trains à grande vitesse ayant été obtenus en Turquie et de trains régionaux en Slovaquie et en Slovénie. De plus, de nombreuses commandes ont été attribuées pour des véhicules légers sur rail, particulièrement en République tchèque et en Pologne. Les contrats les plus importants de signalisation ont été attribués en Norvège et en France. De nombreuses ententes de services ont été conclues dans l'ensemble de la région, les commandes les plus importantes ayant été passées en République tchèque et en Italie.

Les perspectives demeurent positives et solides pour l'Europe au cours des prochaines années. D'importantes commandes de trains à grande vitesse sont prévues en Suisse, aux Pays-Bas et au R.-U. Plusieurs appels d'offres de moyenne et de grande taille sont aussi prévus pour des solutions de mobilité urbaine et de transport collectif soutenus principalement par des investissements en Allemagne, en France et au R.-U., surtout pour des trains de banlieue et des trains régionaux ainsi que pour des métros et des véhicules légers sur rail. De plus, plusieurs projets sont attendus dans le segment des services, surtout pour la gestion de parcs de véhicules pour passagers en Allemagne, en Espagne et au R.-U. et dans le segment de la signalisation en France et en Autriche. En Europe de l'Est, de nombreuses possibilités sont prévues dans l'ensemble des segments, surtout pour des trains à grande vitesse, des locomotives, des trains de banlieue et des trains régionaux ainsi que pour des

solutions de transport urbain alimentées par des investissements en matière d'infrastructure de transport de marchandises, de transport urbain et de grandes lignes, particulièrement en Turquie, en Pologne et en République tchèque.

Amérique du Nord

Le volume de l'ensemble des commandes sur le marché nord-américain a augmenté par rapport à celui de l'an dernier. En 2018, l'augmentation du volume de commandes de matériel roulant a surtout découlé des solutions de mobilité urbaine pour les métros et les véhicules légers sur rail aux É.-U. et au Canada. Des contrats importants de signalisation et de services ont été obtenus dans l'ensemble de la région, les projets les plus importants ayant été attribués pour des contrats de métro au Canada et pour des navettes automatisées pour les aéroports des États-Unis.

Un fort volume de commandes est prévu en Amérique du Nord au cours des prochaines années. Au Canada, des occasions visant des trains de banlieue et des trains régionaux devraient se présenter, ainsi que des contrats de services à long terme. Le principal facteur de croissance du volume de commandes devrait provenir du transport collectif urbain au Mexique, des appels d'offres d'envergure devant être lancés pour des monorails ainsi qu'une entente de services à long terme. Aux É.-U., des occasions devraient se présenter dans tous les segments, notamment pour les rames de métro et pour les trains de banlieue et les trains régionaux. De plus, des commandes importantes sont prévues pour des trains à très grande vitesse ainsi que pour des locomotives. De nombreuses occasions de services et de signalisation de moyenne et de grande taille sont prévues dans tous les segments en Amérique du Nord.

Asie-Pacifique

Le volume des commandes en Asie-Pacifique a diminué en 2018 comparativement à celui de l'an dernier, en raison surtout des nombreux contrats importants octroyés pour des rames de métro en Chine en 2017. Au cours de 2018, d'importantes commandes de matériel roulant ont été obtenues en grande partie visant des rames de métro ainsi que des trains de banlieue et des trains régionaux dans toute la région, les projets les plus importants ayant été attribués en Chine, à Taïwan, à Singapour, en Inde et en Corée du Sud. Des contrats de signalisation importants ont été conclus en Corée du Sud et à Taïwan. Dans le segment des services, de nombreux contrats de petite et de moyenne taille ont été octroyés dans toute la région, les ententes les plus importantes ayant été conclues en Thaïlande et en Australie.

Le retour d'investissements importants est prévu en Inde au cours des prochaines années dans tous les segments, notamment pour les trains de banlieue et les rames de métro ainsi que pour les locomotives pour lesquelles des commandes importantes sont prévues. De plus, plusieurs occasions devraient se présenter pour des rames de métro en Chine, à Taïwan et à Singapour ainsi que pour des trains de banlieue et des trains régionaux en Chine, à Taïwan et en Australie. Un projet digne de mention devrait faire l'objet d'un appel d'offres visant des trains à grande vitesse en Thaïlande. Des contrats importants sont prévus dans les segments de la signalisation et des services dans toute la région, les occasions les plus importantes se trouvant en Australie, en Thaïlande et à Taïwan.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

En 2018, le volume de l'ensemble des commandes dans la région Ailleurs dans le monde a augmenté légèrement pour s'établir au-dessus du seuil de 2017. La hausse du volume du marché est attribuable essentiellement aux contrats importants de trains régionaux et de trains de banlieue obtenus en Égypte, en Russie, en Israël et en Argentine. De plus, un projet important a été attribué pour des rames de métro en Iran. Des contrats de signalisation substantiels ont été remportés surtout au Panama et au Nigéria pour des solutions de transport collectif urbain. Dans le segment des services, les ententes les plus importantes ont été conclues pour des systèmes de trains de grande ligne en Israël et au Brésil.

Plusieurs occasions sont prévues au cours des prochaines années à la fois pour des solutions de grandes lignes et de mobilité urbaine dans la région pour régler les problèmes grandissants comme l'urbanisation et les embouteillages. Des appels d'offres importants sont prévus pour les trains de banlieue et les trains régionaux au Brésil, en Colombie et en Russie. Les solutions de transport collectif urbain devraient stimuler le volume du marché dans l'ensemble de la région, particulièrement au Moyen-Orient et en Afrique du Nord où la demande de capacité accrue demeure élevée, ce qui entraînera de nouveaux investissements dans les rames de métro et les véhicules légers sur rail. De plus, un contrat important devrait faire l'objet d'un appel d'offres pour des rames de

méto au Panama. Dans le segment de la signalisation, des commandes importantes sont prévues dans l'ensemble de la région, surtout en Égypte et en Arabie Saoudite. Plusieurs ententes de services devraient aussi être conclues, les contrats les plus importants devant faire l'objet d'un appel d'offres en Israël, en Argentine, au Brésil et en Colombie.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	1 316 \$	1 634 \$	5 844 \$	5 800 \$
Services ⁽³⁾	562	510	2 096	1 882
Signalisation ⁽⁴⁾	283	271	975	869
Total des revenus	2 161 \$	2 415 \$	8 915 \$	8 551 \$
RAIA avant éléments spéciaux⁽⁵⁾⁽⁶⁾	193 \$	165 \$	851 \$	836 \$
Amortissement	26	25	101	98
RAI avant éléments spéciaux⁽⁵⁾⁽⁶⁾	167	140	750	738
Éléments spéciaux	(69)	11	(24)	295
RAI	236 \$	129 \$	774 \$	443 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	7,7 %	5,8 %	8,4 %	8,6 %
Marge RAI	10,9 %	5,3 %	8,7 %	5,2 %

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

(2) 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 collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.

(3) Comprend les revenus tirés de la gestion 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 collectif, 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 36 millions \$ et 111 millions \$, pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018 (37 millions \$ et 176 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 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 externes par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2018		2017 retraité ⁽¹⁾		2018		2017 retraité ⁽¹⁾	
Europe ⁽²⁾	1 377 \$	64 %	1 426 \$	59 %	5 522 \$	62 %	5 073 \$	59 %
Amérique du Nord	330	15 %	507	21 %	1 757	20 %	1 829	21 %
Asie-Pacifique ⁽²⁾	363	17 %	300	12 %	1 137	13 %	1 062	13 %
Ailleurs dans le monde ⁽³⁾	91	4 %	182	8 %	499	5 %	587	7 %
	2 161 \$	100 %	2 415 \$	100 %	8 915 \$	100 %	8 551 \$	100 %

(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) La diminution enregistrée en Europe et l'augmentation enregistrée en Asie-Pacifique au quatrième trimestre clos le 31 décembre 2018 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 39 millions \$ et 14 millions \$, alors que les augmentations dans ces régions au cours de l'exercice reflètent respectivement l'incidence positive des taux de change de 221 millions \$ et l'incidence négative des taux de change de 11 millions \$.

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

Revenus

Les revenus totaux pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2018 ont diminué de 254 millions \$, alors que les revenus totaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 ont augmenté de 364 millions \$ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 55 millions \$ pour le quatrième trimestre et de l'incidence positive des taux de change de 208 millions \$ pour l'exercice, les revenus pour le quatrième trimestre ont diminué de 199 millions \$, ou 8 %, tandis que les revenus pour l'exercice ont augmenté de 156 millions \$, ou 2 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 199 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le quatrième trimestre, est principalement attribuable à :

- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, dans la région Ailleurs dans le monde et en Europe, principalement en raison de certains contrats de métros et de certains contrats de véhicules légers sur rail en Amérique du Nord, certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux, de trains à grande vitesse et de trains pour des lignes intercités en Europe et certains contrats de systèmes de transport collectif en voie d'achèvement dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancée par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de locomotives en Europe (321 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des activités liées aux services en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde (70 millions \$); et
- une augmentation des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Asie-Pacifique, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de systèmes de transport collectif (42 millions \$).

L'augmentation de 156 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour l'exercice, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités de services dans toutes les régions (169 millions \$); et
- un accroissement des activités de signalisation en Asie-Pacifique et en Europe (130 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de certains contrats de véhicules légers sur rail et de métros en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique, certains contrats de systèmes de transport collectif dans la région Ailleurs dans le monde et certains contrats de système de navettes automatisé en voie d'achèvement en Amérique du Nord, en partie contrebalancée par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Amérique du Nord, de certains contrats de système de transport collectif, système de propulsion et système de navettes automatisé en Asie-Pacifique et certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde (152 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 comptabilisés comme des pertes (gains) et inclus dans le RAI ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2018	2017	2018	2017
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	1	— \$	— \$	17 \$	43 \$
Achat de rentes de retraite	2	—	—	12	—
Charges de restructuration	3	(6)	11	10	252
Égalisation des prestations des régimes de retraite	4	3	—	3	—
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail	5	(66)	—	(66)	—
		(69) \$	11 \$	(24) \$	295 \$
Incidence sur la marge RAI		3,2 %	(0,5)%	0,3 %	(3,4)%

1. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée pour l'exercice 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre de notre plan de transformation (43 millions \$ pour l'exercice 2017).
2. Représentent la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies en Ontario (Canada), au R.-U. et aux É.-U. 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 cours de l'exercice 2018, la Société a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 3 000 retraités de régimes de retraite à prestations définies pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 516 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 484 millions \$.
3. Représentent des indemnités de départ totalisant 2 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement, dont une reprise de 6 millions \$ comptabilisée au quatrième trimestre (charges de 5 millions \$ et 214 millions \$ pour respectivement le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017); conformément à ces initiatives, des dépréciations d'actifs de 8 millions \$ ont aussi été comptabilisées au deuxième trimestre de 2018 (6 millions \$ et 38 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017).
4. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour au Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 3 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2018 comme coût des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
5. Représentent l'incidence des transactions de cession-bail de deux installations conformément à notre plan de transformation.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour le quatrième trimestre a augmenté de 1,9 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation de la marge réalisée sur les services ainsi que sur le matériel roulant et les systèmes, surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats;
- d'une diminution des charges de vente et d'administration; et
- d'une augmentation de la marge réalisée sur la signalisation, en raison principalement d'une meilleure performance.

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL pour le quatrième trimestre a augmenté de 5,6 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAIL avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour l'exercice 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.

En partie contrebalancée par :

- une augmentation de la marge réalisée sur les services, surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats;
- une diminution des charges de vente et d'administration; et
- une augmentation de la marge réalisée sur le 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 RAIL de l'exercice a augmenté de 3,5 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

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

Commandes importantes dans tous les segments conduisant à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,1

Carnet de commandes

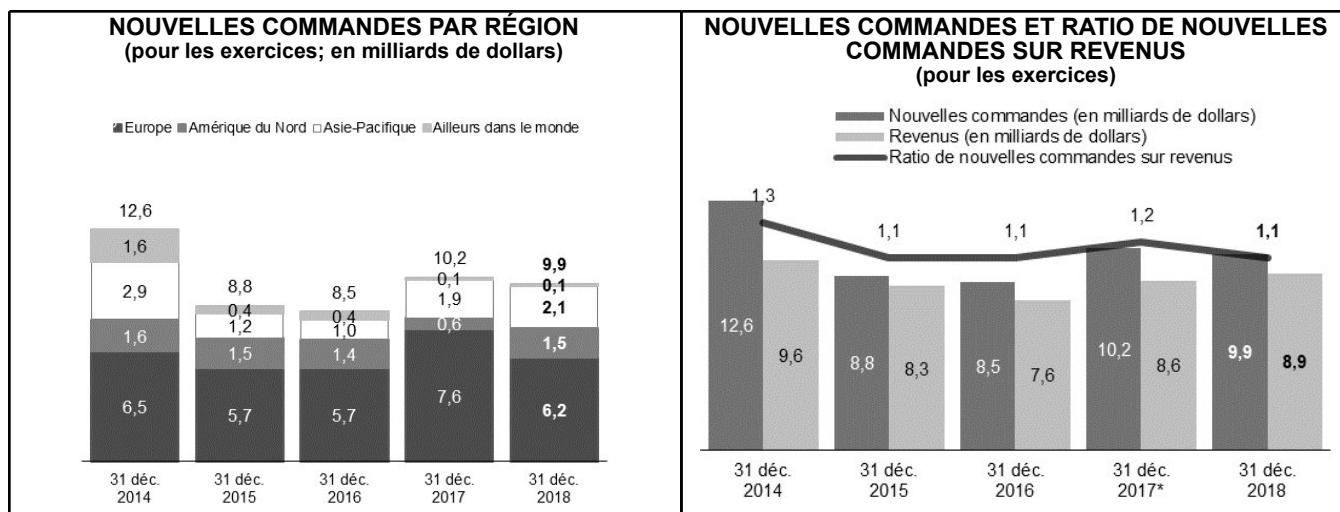
	31 décembre 2018	Aux 31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
(en milliards de dollars)	34,5 \$	35,1 \$

La baisse de 0,6 milliard \$ du carnet de commandes est attribuable au fléchissement de certaines devises, surtout l'euro, la livre sterling, le dollar australien, le rand sud-africain et la couronne suédoise, en regard du dollar américain au 31 décembre 2018 par rapport au 31 décembre 2017 (1,5 milliard \$), contrebalancée en partie par un montant de nouvelles commandes supérieures aux revenus (0,9 milliard \$).

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2018	2017	2018	2017
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	3,3 \$	3,5 \$	9,9 \$	10,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,5	1,4	1,1	1,2

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



* En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, les revenus de 2017 ont été retraités. 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.

Avec l'augmentation du volume global de commandes passées dans le marché en 2018 par rapport à 2017, nous avons obtenu plusieurs commandes importantes au cours de l'exercice. Les nouvelles commandes pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018 sont légèrement inférieures à celles des mêmes périodes de l'exercice précédent. Les variations tiennent compte de l'incidence négative des taux de change de 14 millions \$ au quatrième trimestre et d'une incidence positive des taux de change de 227 millions \$ au cours de l'exercice. Nous avons maintenu notre position de leader⁽¹⁾ dans notre marché de transport sur rail pertinent et accessible⁽²⁾ avec de nouvelles commandes totalisant 28,6 milliards \$ ces trois dernières années.

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

⁽²⁾ 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 l'exercice clos le 31 décembre 2018 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Quatrième trimestre					
Non divulgué	Europe	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	500 \$
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	334	Matériel roulant et systèmes	378 \$
SNCF pour le compte de Hauts-de-France Mobilités	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques à deux niveaux de type OMNEO / Regio 2N	190	Matériel roulant et systèmes	291 \$
Société de transport de Montréal (STM)	Canada	Voitures de métro	153	Matériel roulant et systèmes	213 \$ ⁽²⁾
Akiem	Europe	Locomotives TRAXX	33	Matériel roulant et systèmes	128 \$
Wiener Lokalbahnen	Autriche	Tramways FLEXITY et système de gestion de la maintenance FlexCare	18	Matériel roulant, systèmes et services	107 \$

⁽¹⁾ Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix, à l'exception de l'option visant des rames automotrices électriques à deux niveaux de type OMNEO / Regio 2N pour la SNCF au quatrième trimestre.

⁽²⁾ Contrat signé avec Alstom dans le cadre d'un consortium. Le contrat est évalué à 340 millions \$, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
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 \$ ⁽²⁾
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 \$
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 de trains	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 \$
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 de trains	45	Matériel roulant et systèmes, et services	104 \$

⁽¹⁾ Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix, à l'exception de l'option pour des rames automotrices électriques à deux niveaux de type *OMNEO* / Regio 2N pour la SNCF au premier trimestre.

⁽²⁾ Le contrat a été conclu dans le cadre du consortium LINXS, composé de Bombardier Transport, ACS Infrastructure Development, Balfour Beatty Investments, Fluor Enterprises et HOCHTIEF PPP Solutions North America. Le contrat total est évalué à 4,9 milliards \$, et seule notre part, portant sur la conception et la fabrication, est présentée ci-dessus. En ce qui concerne notre part du contrat liée à l'exploitation et à la maintenance, laquelle est évaluée à 576 millions \$, voir ci-après.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2018, les commandes importantes suivantes ont été octroyées à nos coentreprises et ne font pas partie de notre carnet de commandes :

- Au cours du deuxième trimestre, une coentreprise en Amérique du Nord dans laquelle Transport détient une participation de 55 pour cent a reçu un contrat du consortium LINXS pour le volet exploitation et maintenance dans le cadre d'un contrat conclu avec Los Angeles Airport (LAX) aux É.-U. d'une valeur de 576 millions \$.
- Au cours du troisième trimestre, 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, CRRC Sifang Co. Ltd., a été retenue par China Railway Corp. (CRC) pour la fourniture de 120 voitures de train à grande vitesse CR400AF conformes à la nouvelle norme chinoise, d'une valeur totale de 324 millions \$.
- Au cours du quatrième trimestre, notre coentreprise chinoise, BST dans laquelle nous détenons une participation de 50 % qui est incluse dans le périmètre de consolidation de notre partenaire, CRRC Sifang Co. Ltd., a été retenue par CRC pour la fourniture de 168 voitures de train à grande vitesse CR400AF conformes à la nouvelle norme chinoise, d'une valeur totale de 453 millions \$.

Après la fin de l'exercice, nous avons obtenu une commande de la New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT), aux É.-U., pour la fourniture de 113 voitures de trains de banlieue MultiLevel III, d'une valeur totale de 669 millions \$ assortie d'options visant jusqu'à 886 voitures additionnelles. Cette commande ne figure pas dans le carnet de commandes au 31 décembre 2018.

Effectifs

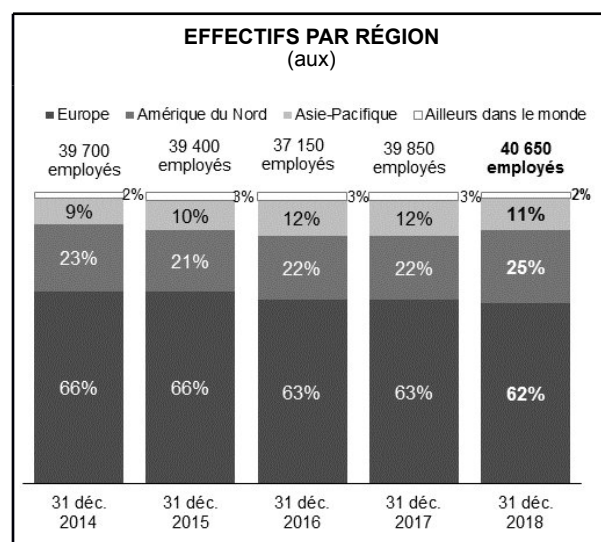
Nombre total d'employés

	31 décembre 2018	Aux 31 décembre 2017
Permanents ⁽¹⁾	35 050	33 850
Contractuels	5 600	6 000
	40 650	39 850
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	62 %	65 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

Dans la foulée des étapes importantes franchies en 2017, qui comprenaient la conclusion d'un contrat avec les conseils de surveillance et les syndicats en Suisse et en Belgique ainsi qu'avec le comité central d'entreprise de Bombardier Transportation GmbH en Allemagne, nous avons continué à déployer nos mesures de transformation avec l'objectif de créer plus de valeur pour les clients et les actionnaires. Ces mesures sont prises en vue d'améliorer la productivité en étudiant et en établissant de nouveaux partenariats, et en optimisant notre présence manufacturière mondiale, tout en simplifiant nos fonctions administratives et autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise.

En 2018, le nombre global d'employés a augmenté de 2 %, ou 800 employés, à l'échelle mondiale, en raison de l'embauche stratégique visant à soutenir d'importants contrats ferroviaires remportés au cours des dernières années et dont la cadence de production s'accélère, ainsi que de notre stratégie de croissance dans les services après-vente, partiellement compensée par nos initiatives de restructuration.



Afin de répondre aux exigences liées aux projets et aux exigences opérationnelles, nous avons augmenté notre personnel permanent et nos effectifs contractuels en Amérique du Nord, tandis que nos effectifs en Asie-Pacifique sont demeurés relativement stables. En Europe, les effectifs sont aussi demeurés stables tandis que l'augmentation du nombre d'employés permanents en Europe de l'Est a été contrebalancée par la diminution des effectifs permanents et des effectifs contractuels en Europe centrale. Dans la région Ailleurs dans le monde, les effectifs permanents ont aussi été réduits conformément à notre plan de transformation.

Notre rémunération incitative pour les employés à l'échelle mondiale récompense les efforts collectifs et individuels de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. À la fin de 2018, un total de 2600 employés de par le monde, ou 7,4 % des employés permanents, étaient admissibles à participer au programme. En 2018, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

AUTRES

Table des matières

ARRANGEMENTS HORS BILAN	RISQUES ET INCERTITUDES	NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	INSTRUMENTS FINANCIERS	OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES
127	128	153	156	157	158

CONTRÔLES ET PROCÉDURES	TAUX DE CHANGE	RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)	RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE
165	166	167	168	169	170

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Vente de facilités de créances et arrangements visant des avances consenties par des tiers

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Créances clients et autres débiteurs, aux états financiers consolidés.

De plus, dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties 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. De plus, les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment si Transport accuse des retards de livraison au-delà d'une date déterminée. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des actifs sur contrat. Pour plus de détails, voir la Note 18 - Soldes des contrats des états financiers consolidés

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

Dans le cadre de la vente de certains de nos produits, principalement des avions commerciaux, nous avons fourni un soutien financier sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité de certains clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de procéder à leurs acquisitions.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 7 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 8 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie de valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise le même actif sous-jacent, la garantie de valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été exercée. Ainsi, les garanties sont mutuellement exclusives.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 42 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés.

Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous avons offert des garanties de crédit ou des garanties de valeur résiduelle, ou les deux, et des prêts subordonnés à certaines entités créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux, et avons conservé des droits résiduels dans ces entités. Le secteur Avions commerciaux offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

En général, ces entités sont financées par de la dette à long terme et des capitaux propres provenant de tiers. Souvent, les détenteurs de titres de capitaux propres profitent d'incitatifs fiscaux. Les avions sont donnés en garantie de la dette à long terme des entités.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 41 – Entités structurées non consolidées, aux états financiers consolidés.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous sont ceux qui, selon nous actuellement, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation, mais ne sont pas nécessairement les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face. Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation pourraient être considérablement touchés.

**RISQUE LIÉ À LA
CONJONCTURE
ÉCONOMIQUE**

Le risque lié à la conjoncture économique est le risque d'une perte éventuelle résultant d'une conjoncture économique défavorable. Ces facteurs incluent, sans s'y limiter, les compressions budgétaires du gouvernement, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.

**RISQUE LIÉ AU
CONTEXTE
COMMERCIAL**

Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent inclure la situation financière de l'industrie du transport aérien (y compris les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes restreignant l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux) et les clients des avions d'affaires, la situation financière de l'industrie du transport sur rail, la politique en matière d'échanges commerciaux, ainsi que la concurrence accrue d'autres entreprises, dont de nouveaux venus sur les segments de marché où nous livrons concurrence. En outre, l'instabilité politique et les cas de force majeure comme les actes de terrorisme, les changements climatiques à l'échelle mondiale, les risques pour la santé dans le monde, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.

**RISQUE
OPÉRATIONNEL**

Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources de risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires et à l'octroi de nouveaux contrats, au ratio de nouvelles commandes sur livraisons et au carnet de commandes ainsi qu'à la complexité d'obtenir la certification et l'homologation des produits et services. En outre, les grands projets complexes qui sont une caractéristique de nos activités sont souvent structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. De plus, nos flux de trésorerie sont soumis à des pressions fondées sur les fluctuations du cycle du projet et à son caractère saisonnier et nos activités exigent des investissements en capital importants, qui nécessitent que nous engagions régulièrement des dépenses en immobilisations et des investissements importants sur des périodes couvrant plusieurs années avant de réaliser des rentrées de trésorerie dans le cadre d'un projet. Les autres sources de risque opérationnel incluent notre capacité d'appliquer avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, les améliorations visant la productivité, l'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration, les actions de partenaires commerciaux, les risques liés à notre partenariat avec Airbus et à notre placement dans SCACS, les risques associés à notre capacité à maintenir notre plan de financement de SCACS et à assurer le financement le cas échéant, des besoins en trésorerie, les pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, l'utilisation d'estimations et de jugements comptables, les conditions réglementaires et juridiques, les questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que la dépendance à l'égard des clients et des contrats, des fournisseurs (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) et des ressources humaines. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité et à la protection des droits relatifs à la propriété intellectuelle, à des risques liés à la réputation, à des risques de perte de valeur et de dépréciation d'actifs, à la gestion des risques, aux questions fiscales ainsi qu'à la suffisance des couvertures d'assurance.

**RISQUE DE
FINANCEMENT**

Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.

**RISQUE DE
MARCHÉ**

Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.

Risque lié à la conjoncture économique

Les marchés où nous exerçons nos activités peuvent parfois être touchés par un certain nombre de facteurs locaux, régionaux ou mondiaux. Étant donné le caractère international de nos ventes et de nos activités, notamment grâce à notre capacité de fabrication et de production en Europe et en Amérique du Nord, et vu nos partenariats et coentreprises dans des régions comme l'Asie et l'Afrique, nous pouvons être touchés, directement ou indirectement, par une situation politique défavorable ou un ralentissement économique dans ces zones géographiques, et notre entreprise peut être exposée à un certain nombre de risques connexes, comme la fluctuation des taux de change et des restrictions au transfert de capitaux.

Si l'incertitude économique observée à l'échelle mondiale persistait ou s'aggravait, si les difficultés économiques dans certains pays, dans certaines régions ou sur certains marchés importants s'intensifiaient ou frappaient d'autres pays, ou si la conjoncture économique mondiale se détériorait, nous pourrions constater des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur des clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, un accroissement des stocks, une diminution des avances de clients, un ralentissement du recouvrement des créances, une réduction des activités de production, la mise en pause ou l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur les fournisseurs.

Brexit

Le 23 juin 2016, les citoyens britanniques ont voté par voie référendaire pour une sortie de l'Union européenne, couramment appelée le « Brexit ». Les activités aéronautiques et de transport sur rail de Bombardier pourraient être touchées par le Brexit. En 2018, 46 % de nos revenus ont été réalisés en Europe, dont 22 % au R.-U. Le Brexit pourrait accroître les risques géopolitiques et économiques, perturber nos activités et créer de l'incertitude à l'égard de celles-ci, notamment nuire à nos relations avec des clients, fournisseurs et employés actuels et éventuels, ce qui pourrait en retour avoir une incidence négative sur nos résultats financiers et nos activités. Par ailleurs, le Brexit pourrait imposer des restrictions plus importantes en matière d'importation et d'exportation entre le R.-U. et les pays de l'Union européenne et pourrait également donner lieu à des complexités accrues en matière de réglementation.

L'annonce du Brexit a entraîné des fluctuations importantes des taux de change. Le dollar américain s'est apprécié par rapport aux autres devises, en particulier la livre sterling et l'euro. Les revenus que nous tirons de la vente d'avions sont principalement libellés en dollars américains et ceux tirés des activités de transport sur rail, en euros et d'autres devises. L'appréciation du dollar américain par rapport aux autres devises pourrait nuire à nos résultats opérationnels, en particulier dans le transport sur rail, où une dépréciation éventuelle de la monnaie locale ou de l'euro par rapport au dollar américain, combinée avec un possible risque accru d'inflation, pourrait nous exposer à des pertes et réduire le pouvoir d'achat de nos clients.

Risque lié au contexte commercial

Situation financière de l'industrie du transport aérien et des clients d'avions d'affaires

La situation financière et la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que la capacité des sociétés aériennes à obtenir du financement, peuvent influencer sur la demande pour nos avions commerciaux. En raison de la nature de l'industrie du transport aérien, il est difficile de prédire à quel moment les ralentissements ou les reprises économiques se répercuteront sur l'industrie, et les cycles économiques peuvent être plus longs que prévu. Les pressions continues sur les coûts et les efforts déployés en vue d'atteindre une rentabilité acceptable au sein de l'industrie du transport aérien peuvent comprimer les prix de vente de nos produits aéronautiques. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes aux États-Unis réduisent l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux et, par conséquent, peuvent réduire la demande sur le marché des avions régionaux.

L'achat de produits et services aéronautiques peut s'avérer un investissement important pour une entreprise, un particulier ou un gouvernement. Lorsque la conjoncture économique ou la conjoncture commerciale est défavorable, les acheteurs potentiels peuvent reporter leurs achats de nos produits et services aéronautiques. La disponibilité du financement est également un facteur important et la rareté du crédit peut entraîner le report des livraisons ou l'annulation de commandes par les clients.

Un approvisionnement accru en avions d'occasion à mesure que les sociétés restructurent, réduisent ou abandonnent leurs activités pourrait se traduire par des pressions à la baisse sur le prix de vente des avions d'affaires et des avions commerciaux neufs et d'occasion. Nous pourrions alors devoir relever le défi de trouver de nouveaux moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour conserver une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'une grande société aérienne ou d'un exploitant de programme de multipropriété ou d'une société de nolisement comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait toucher considérablement nos résultats financiers.

Situation financière de l'industrie du transport sur rail

Traditionnellement, l'industrie du transport sur rail résiste plutôt bien aux ralentissements économiques. Le contexte économique et financier difficile dans certaines régions peut toutefois avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Les pressions budgétaires ainsi que les mesures disciplinaires, voire les mesures d'austérité, imposées aux clients pourraient causer une réduction de la taille des projets, le report des projets, et même leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires privés ou publics pourraient nuire à nos nouvelles commandes et à nos revenus et exercer des pressions considérables sur notre structure de coûts et nos prix. La situation peut encore s'aggraver en période de resserrement des investissements.

Dans une période donnée, une part importante de nos activités de transport sur rail repose sur les organismes gouvernementaux et sur les autres institutions publiques, qui représentent depuis toujours la plus grande partie de la valeur de nos commandes annuelles. La somme que les institutions publiques sont en mesure d'investir et de dépenser dépend de facteurs économiques et politiques complexes et peut varier d'un exercice à l'autre. Un ralentissement économique et des restrictions budgétaires des instances publiques pourraient provoquer une baisse des investissements en matière d'infrastructures, retarder les commandes, l'exécution des obligations contractuelles ou les paiements, ainsi qu'une réduction des mesures fiscales ou autres formes d'encouragements visant à stimuler la recherche et le développement. En périodes de surendettement (ou de crise de la dette souveraine), la mise en œuvre de programmes d'austérité ou de réduction des dépenses publiques peut avoir une incidence néfaste sur le nombre de commandes liées à des projets d'infrastructures de transport.

Par ailleurs, la vive concurrence au sein de l'industrie du transport sur rail et la demande des clients dans le contexte économique actuel ont eu certaines répercussions défavorables, notamment la diminution du montant des avances et le report de leur versement. Cette évolution des modalités contractuelles pourrait nuire à nos flux de trésorerie et nous forcer à trouver plus de fonds auprès d'autres sources, dont les facilités d'affacturage, ce qui pourrait influencer négativement sur notre rendement des capitaux propres, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De surcroît, rien ne garantit que nous aurons accès à un fonds de roulement de remplacement suffisant pour financer la réalisation des projets, du moins selon des conditions acceptables, si les modalités relatives aux paiements des clients et aux avances continuent de s'envenimer pour les fabricants.

Politique commerciale

En tant qu'organisation exerçant ses activités à l'échelle mondiale, nos activités sont tributaires des politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et de celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, de l'aide aux exportations et des politiques du commerce international, notamment des pratiques de commerce régionales précises. Nous courons donc des risques liés aux changements de priorités des organismes gouvernementaux et supranationaux.

Par ailleurs, des politiques commerciales protectionnistes et des changements du cadre politique et réglementaire sur les marchés où nous exerçons nos activités, comme des contrôles des importations et exportations en devises, des barrières tarifaires ou autres barrières commerciales, des contrôles des prix ou du change, ainsi que toute modification éventuelle aux accords de libre-échange en vigueur entre le Canada, les É.-U. et le Mexique pourraient faire du tort à nos activités sur plusieurs marchés nationaux, se répercuter sur nos ventes et notre

rentabilité et compliquer le rapatriement des bénéficiaires, en plus de nous exposer à des pénalités et à des sanctions et au risque d'entacher notre réputation.

Concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence

Nous faisons face à une vive concurrence sur les marchés et dans les régions où nous exerçons nos activités. Nous rivalisons avec des concurrents solides, dont certains sont plus gros et peuvent disposer de plus de ressources dans un secteur d'activité ou dans une région donnée, ainsi qu'avec des concurrents établis dans des marchés émergents et de nouveaux venus, qui peuvent avoir une meilleure structure de coûts. Dans les segments du marché de l'aéronautique où nous livrons concurrence, nos concurrents développent de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. Nous courons un risque d'érosion de notre part de marché si les clients éventuels optent pour les produits de nos concurrents. Nous pouvons aussi être touchés négativement si nous n'arrivons pas à répondre aux attentes en matière de soutien des produits, ou encore à assurer une présence à l'échelle internationale pour notre clientèle variée.

Certains segments du marché du transport sur rail où nous exerçons nos activités et certains des intervenants importants sur notre marché font actuellement l'objet de regroupements. Ces regroupements peuvent intensifier les pressions sur les prix et sur les marges bénéficiaires, de même que sur les modalités de paiement, sur les délais de fabrication et sur les technologies et les services offerts aux clients, pressions qui pourraient affaiblir notre position sur certains marchés. De plus, certains concurrents pourraient saisir les occasions qui se présentent sur le marché plus efficacement et plus rapidement que nous, ce qui pourrait nuire à nos résultats, à nos revenus et à notre part de marché.

Instabilité politique

Dans certaines régions du monde, l'instabilité politique, qui peut être attribuable à divers facteurs, dont des facteurs sociaux ou économiques, peut se prolonger et être imprévisible. Toute instabilité politique persistante sur les marchés où nous sommes présents pourrait entraîner des retards ou des annulations de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients concernés sont des sociétés d'État ou paragonnementales.

Les risques géopolitiques et économiques, les sanctions internationales et le prix du pétrole portant préjudice à beaucoup de pays exportateurs de pétrole soulèvent de nouvelles inquiétudes au sein des économies internationales. Au-delà de toute conséquence immédiate, ces rebondissements peuvent aussi troubler l'évolution de l'économie mondiale.

Par ailleurs, des événements géopolitiques dans des zones géographiques où nous exerçons nos activités peuvent rendre plus difficiles les conditions d'exécution des contrats que nous signons, prolonger les périodes d'exécution ou déclencher des changements législatifs ou réglementaires inattendus qui pourraient provoquer une hausse notable des coûts d'exécution initialement prévus pour les contrats en question, lesquels pourraient nuire considérablement à notre entreprise, à notre situation financière, à nos flux de trésorerie et à nos résultats d'exploitation.

Force majeure

Les cas de force majeure sont imprévisibles et peuvent avoir un impact négatif important, notamment des dommages corporels ou des décès, des dommages causés à des projets en cours, installations ou équipement, ou la destruction de ceux-ci, des dommages environnementaux, des retards ou des annulations de commandes et de livraisons, des retards de réception de matériel de nos fournisseurs, des retards dans les projets ou des incidents engageant la responsabilité civile.

Changements climatiques à l'échelle mondiale

Les changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient exacerber certaines des menaces pesant sur nos activités, y compris la fréquence et l'intensité des phénomènes météorologiques, lesquelles peuvent perturber nos activités, endommager nos infrastructures ou nos propriétés, créer un risque financier pour notre société ou autrement avoir un effet défavorable important sur nos résultats d'exploitation, notre situation financière ou nos liquidités. D'importants coûts pourraient être engagés dans le cadre des mesures prises pour répondre à un événement de ce type, pour s'en relever et pour modifier possiblement l'infrastructure existante ou future afin d'empêcher que cela ne se reproduise. Qui plus est, les changements climatiques pourraient entraver nos activités, notamment en ayant une incidence sur la disponibilité et le coût des matériaux nécessaires à la fabrication, de même qu'accroître les frais d'assurance et les autres frais d'exploitation.

Les répercussions matérielles potentielles des changements climatiques sur nos activités sont hautement incertaines et pourraient être particulières aux conditions des régions géographiques dans lesquelles nous exerçons nos activités. Ces répercussions se traduisent, entre autres, par des changements dans la configuration et l'intensité des pluies et des tempêtes, des pénuries d'eau, des hausses du niveau de l'eau ainsi que des variations de température. Il est possible que de tels facteurs influent sur nos décisions de construire de nouvelles installations ou d'entretenir des installations existantes dans les zones les plus exposées aux risques matériels liés au climat. Nous pourrions être exposés à des risques financiers indirects découlant des perturbations de la chaîne et du processus d'approvisionnement en raison des changements climatiques, ce qui donnerait lieu à des variations du prix de nos produits et des ressources requises pour les produire. De telles répercussions pourraient avoir une incidence défavorable sur le coût, la production et le rendement financier de nos activités. De plus, des préoccupations au sujet des effets environnementaux liés au transport aérien et des tendances à l'égard des initiatives de voyage « écologiques » pourraient entraîner une réduction de la demande en matière de transport aérien et grandement miner les activités de notre division Aéronautique.

Les changements climatiques à l'échelle mondiale engendrent aussi des risques liés à la réglementation, qui varient selon les exigences nationales et locales de chaque territoire où nous exerçons nos activités. Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis à la réglementation sur l'environnement des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada, ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux régissant nos activités à l'extérieur du Canada. La législation en matière de changements climatiques demeure incohérente d'un pays à l'autre, ce qui crée de l'incertitude économique et réglementaire. La plupart des pays où nous exerçons nos activités de fabrication en sont à divers stades de mise en œuvre de mécanismes d'utilisation et d'échange de droits d'émission. En 2018, nos risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus se rapportaient principalement à nos obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010) et du système d'échange sur le marché du carbone au Québec. La sensibilisation et les préoccupations accrues du public à l'égard des changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient entraîner l'adoption de nouvelles exigences législatives ou réglementaires visant la réduction ou l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. L'incidence de lois et règlements plus sévères en matière de changements climatiques sur notre industrie et sur nos activités serait assurément défavorable et pourrait être importante, surtout si les organismes de réglementation en viennent à la conclusion que les émissions provenant des avions causent des dommages importants à très haute altitude ou ont une plus grande incidence sur les changements climatiques que celles d'autres industries. De telles mesures pourraient se traduire par des coûts additionnels importants pour nous, nos clients et nos fournisseurs, notamment des coûts liés aux exigences énergétiques accrues, aux biens d'équipement, aux études environnementales et à la communication d'information sur les politiques environnementales, ainsi que d'autres coûts engagés pour se conformer à ces exigences qui pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière, notre performance opérationnelle et notre capacité à livrer concurrence.

Risque opérationnel

Développement de nouveaux produits et services

Les changements attribuables aux tendances mondiales comme les changements climatiques, la volatilité des prix du carburant, la croissance des marchés en développement, l'urbanisation, la croissance et les facteurs démographiques influent sur les demandes des clients dans nos principaux marchés de l'aéronautique et du transport sur rail. Pour demeurer compétitifs et répondre aux besoins des clients, nous devons anticiper ces changements, et nous devons constamment développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, de même qu'investir dans de nouvelles technologies et les développer. Le lancement de nouveaux produits ou de nouvelles technologies exige un engagement considérable au titre d'investissements importants en R et D, y compris le maintien d'un nombre important d'employés hautement compétents. En outre, nos investissements dans de nouveaux produits ou de nouvelles technologies peuvent ne pas toujours réussir. Nos résultats peuvent être touchés si nous investissons dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation (ou si nous échouons dans le développement de nouveaux produits ou que nous ne parvenons pas à faire homologuer ou accréditer ceux que nous concevons) ou qu'ils ne sont pas mis en marché en temps voulu, surtout par rapport aux produits de nos concurrents, ou si nos produits deviennent désuets. Nous pouvons subir des dépassements de coûts dans le cadre du développement de nouveaux produits et il existe un risque que nos produits ne respectent pas les spécifications de rendement que nous nous sommes engagés à respecter envers les clients.

Nos résultats pourraient également être touchés négativement si nous ne parvenons pas à concevoir ou à obtenir l'homologation de nouvelles technologies et plateformes en respectant le budget et le calendrier. De plus, notre croissance à long terme, notre compétitivité et notre rentabilité soutenue dépendent de notre capacité de prévoir les changements sur les marchés, de nous y adapter, de réduire les coûts de production de nos produits, existants ou nouveaux, tout en maintenant leur grande qualité, d'élargir encore notre gamme de produits et d'aligner notre présence internationale sur les occasions qui se présentent sur le marché mondial.

Dans un contexte de vive concurrence, nous sommes et resterons exposés au risque que des produits, des services ou des technologies plus novateurs ou concurrentiels soient développés par des concurrents ou lancés plus rapidement sur le marché, ou encore que le marché n'accepte pas les produits que nous développons.

Développement commercial et octroi de nouveaux contrats

Nos activités sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Nos résultats peuvent aussi être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à percer de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à nous ancrer avec succès dans de nouveaux marchés. Bien que nous ayons établi et continuions d'établir notre présence sur de nombreux marchés géographiques, l'accès à certains marchés peut s'avérer difficile, particulièrement si un concurrent local est solidement établi dans son marché d'origine. Ces types de situations pourraient nous placer dans une position défavorable par rapport à certains de nos concurrents et entraver nos stratégies et notre force concurrentielle dans ces zones.

De plus, les cycles de fluctuation de la demande sont courants dans les secteurs où nous exerçons nos activités et peuvent avoir une incidence importante sur la concurrence par rapport aux projets disponibles et sur l'octroi de nouveaux contrats. Dans ce contexte, les fluctuations de la demande ou de la capacité du secteur privé et/ou public à financer des projets dans une conjoncture défavorable pourraient avoir une incidence négative sur l'octroi de nouveaux contrats, sur nos marges et, par conséquent, sur nos résultats financiers.

Une tranche importante de nos revenus et de notre rentabilité provient de l'octroi de projets de grande envergure. Le moment auquel les projets sont octroyés est imprévisible et hors de notre contrôle. Nous œuvrons dans des marchés très concurrentiels où il est difficile de prédire à quel moment nous obtiendrons, le cas échéant, des contrats, puisque ces derniers, et les projets qui en découlent, comportent souvent de complexes et longs processus d'appel d'offres et de négociation. Ces processus peuvent être influencés par un large éventail de

facteurs, dont les autorisations gouvernementales, les éventualités financières, le prix des produits de base, les conditions environnementales, les conditions globales du marché et la conjoncture économique. De plus, il se peut que nous n'obtenions pas les contrats pour lesquels nous avons soumissionné en raison du prix, de la perception d'un client à l'égard de notre réputation, de notre capacité d'exécution, ou encore de sa perception à l'égard d'un avantage technologique ou de tout autre avantage favorisant la concurrence. Nos concurrents pourraient être plus susceptibles de prendre des risques plus importants ou inhabituels, ou d'accepter des modalités contractuelles que nous n'aurions pas jugées rentables ou acceptables. Par ailleurs, nous pourrions engager des frais considérables pour participer à des appels d'offres de certains projets qui pourraient ne pas nous être attribués, ce qui donnerait lieu à des dépenses qui ne nous profiteraient pas.

Nos estimations de rendement futur sont notamment tributaires du moment auquel nous obtenons un certain nombre de nouveaux contrats, le cas échéant, et la mesure dans laquelle nous utilisons nos effectifs. Le taux d'utilisation de nos effectifs repose sur divers facteurs, comme notre capacité de gérer l'attrition, notre capacité de prévoir nos besoins en matière de services, ce qui nous permet de maintenir un nombre d'effectifs convenable, notre capacité à assurer la transition du personnel entre les nouveaux projets et ceux terminés ou entre nos secteurs d'activité et la nécessité d'affecter des ressources à des activités comme la formation ou le développement des affaires. Bien que nos estimations reposent sur notre bonne foi, elles pourraient ne pas s'avérer fiables et pourraient changer fréquemment à la lumière des nouveaux renseignements disponibles. Dans le cas des projets de grande envergure où les échéances sont souvent incertaines, il est particulièrement difficile de prédire à quel moment nous obtiendrons, le cas échéant, un contrat. En raison de l'incertitude entourant le moment de l'octroi du contrat, il peut être difficile d'assurer l'adéquation entre le nombre d'effectifs et nos besoins contractuels. Si nous n'obtenons pas un contrat ou que celui-ci est reporté, ou qu'un contrat en cours est annulé, nous pourrions engager des frais découlant de la réduction du personnel ou de la redondance de nos installations, ce qui aurait pour effet de réduire notre efficacité opérationnelle, nos marges et nos profits.

Notre ratio de nouvelles commandes sur livraisons et notre carnet de commandes pourraient ne pas constituer un indicateur de nos revenus futurs

Nous nous servons du ratio de nouvelles commandes sur livraisons, que nous définissons comme étant le ratio des nouvelles commandes par rapport aux revenus ou aux unités livrées, à titre d'indicateur pour faire le suivi des revenus futurs potentiels. Le carnet de commandes représente l'estimation de la direction du montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations d'exécution partiellement ou nullement remplies au 31 décembre 2018, à mesure que nous remplissons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Ces commandes pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Le carnet de commandes ne tient pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, d'options qui ne sont pas exercées ou de lettres d'intention. Par contre, la réalisation des revenus tirés des nouvelles commandes est fondée sur certaines hypothèses, dont celle que les contrats visés seront exécutés intégralement conformément à leurs modalités et aux normes de construction et normes techniques applicables. La résiliation, la modification, le report, la suspension ou la réduction de l'étendue de l'un ou plusieurs de nos contrats d'importance pourrait avoir une incidence considérable ou négative sur nos revenus futurs et notre rentabilité. Nous ne pouvons pas garantir que nous réaliserons, en temps voulu, voire tout court, la totalité des revenus que nous prévoyions initialement tirer de nos nouvelles commandes, et que s'ils se réalisent, ces revenus se traduiront par les bénéfices prévus, et tout manque à gagner pourrait être considérable. La matérialisation de l'un des risques décrits ci-dessus pourrait avoir une incidence négative importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats d'exploitation.

De plus, bon nombre de nos contrats comportent des dispositions qui permettent au client de résilier ou d'annuler un contrat, à sa convenance, en nous donnant un préavis d'une durée déterminée avant la date de résiliation ou en nous versant une indemnité équitable, selon les modalités précises du contrat. Si un nombre important de clients devait se prévaloir de telles dispositions, ou si un ou plusieurs contrats importants étaient résiliés pour des raisons de commodité, notre carnet de commandes publié pourrait être touché de façon négative, ce qui aurait une incidence défavorable correspondante sur notre rentabilité et nos revenus futurs prévus.

Processus de certification et d'homologation

Nous sommes assujettis à des exigences strictes en matière de certification et d'approbation, et nous dépendons de la capacité des organismes de réglementation d'effectuer ces évaluations en temps opportun, tous des éléments qui varient selon le pays et qui peuvent retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (TC), la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), le Transport Safety Institute des É.-U. et les autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service de nos produits, une diminution des ventes ou un ralentissement des livraisons, un accroissement imprévu des stocks, une réduction de la valeur des stocks ou la dépréciation des actifs.

La mise en marché et la MES de nos produits relatifs au transport sur rail exigent le respect de normes en matière de sécurité du transport sur rail qui peuvent varier beaucoup d'un pays à l'autre, et elles sont régies par différents organismes de réglementation compétents. L'homologation des trains découle donc d'un processus complexe, qui est très exigeant et qui peut être plus long et plus cher que ce qui était prévu au départ en raison des tests et des autres éléments techniques à l'appui requis par les organismes compétents, éléments qui peuvent changer au fil du temps. De plus en plus souvent, nos contrats comprennent des clauses exigeant que nous assumions les risques et les obligations liés au processus d'homologation, y compris les risques liés aux changements législatifs ou réglementaires ou à l'interprétation ou à l'application des règlements en matière d'homologation.

Des retards causés par le processus d'homologation ou des coûts d'ingénierie ou de production plus élevés relativement à l'homologation peuvent nous retarder dans la livraison des produits ou l'exécution des contrats, causer des dépassements de coûts par rapport à nos estimations et à nos modèles, et entraîner le paiement de pénalités ou de dommages-intérêts imposants, des interruptions de service touchant les produits, voire le risque d'annulation totale ou partielle du contrat dans les cas extrêmes de retards prolongés. Il est impossible de savoir avec certitude le temps que prendra l'obtention d'une certification ou d'une homologation.

Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets

Nous avons toujours offert, et prévoyons continuer d'offrir, une partie considérable de nos produits en vertu de contrats prédéterminés à prix fixe stipulant un calendrier de livraisons, plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. Dans le cadre de contrats d'envergure à long terme complexes, les revenus, les flux de trésorerie et la rentabilité varient grandement en fonction de l'avancement du projet et reposent sur divers facteurs, dont certains échappent à notre contrôle. En général, nous ne pouvons pas résilier unilatéralement les contrats.

Nous courons des risques associés à ces contrats à prix fixe, notamment des modifications apportées aux spécifications et des demandes de modifications de commandes de la part du client, des exigences réglementaires plus rigoureuses en matière de certification ou d'homologation, des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec les partenaires, sous-traitants et fournisseurs, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des retards d'exécution des travaux, des pénalités pour livraison tardive et le paiement de dommages-intérêts liquidés, de même que le report de l'exécution du contrat ou des retards dans celle-ci, ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Lorsqu'il s'agit de contrats d'envergure à long terme complexes, ces dépassements et ces problèmes peuvent engendrer des investissements importants en temps et en argent, entraîner la restructuration des jalons et des paiements d'étape, entraîner la retenue du paiement par les clients ou le risque d'annulation totale ou partielle du contrat par ceux-ci, et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie, notre situation financière et notre réputation. En outre, beaucoup de nos contrats comportent des exigences de performance obligatoires visant le matériel que nous livrons ou un calendrier de livraisons précis. Si nous ne

pouvons pas nous conformer à ces obligations, nos clients pourraient réclamer les pénalités prévues au contrat, mettre fin au contrat en question, voire demander une indemnisation. Les marges bénéficiaires générées par certains de ces contrats pourraient, par conséquent, être inférieures à celles prévues initialement. Les contrats pourraient même ne pas dégager quelque marge que ce soit ou plutôt engendrer une perte. Des défis associés à la réalisation de certains projets existants de Transport ont retardé la libération prévue de fonds de roulement au deuxième semestre de 2018, et rien ne garantit que la résorption attendue au titre de ces projets sera réalisée en totalité ou en partie, comme il n'y a pas de garantie quant au moment de cette résorption.

Les défis opérationnels ayant une incidence sur le système de production de l'un ou de plusieurs de nos programmes pourraient entraîner des retards de production et/ou l'incapacité de répondre aux demandes des clients, ce qui aurait une incidence défavorable sur nos revenus et nos marges. Nos systèmes de production sont extrêmement complexes. Des problèmes opérationnels, comme des retards dans la livraison des composants des fournisseurs, ou leur défaillance, le non-respect des plans de rendement internes, des retards à obtenir les certifications ou homologations réglementaires requises ou l'incapacité à les obtenir tout court, pourraient entraîner un nombre important de travaux réalisés hors séquence et une hausse des coûts de production, ainsi que des retards de livraison aux clients, des répercussions sur la performance du produit ou une hausse des coûts de garantie ou de soutien. Nous pouvons également écopier de pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements.

De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus tirés des contrats à long terme sont fondés, en partie, sur d'importants jugements et estimations de coûts. Nos estimations de coûts pour la réalisation d'un projet reposent sur un certain nombre d'hypothèses visant, notamment, la conjoncture économique future, le coût et la disponibilité de la main-d'œuvre et des matériaux, la productivité de la main-d'œuvre, les niveaux d'emploi et de salaires, les taux d'utilisation des installations, les taux d'inflation, les taux de change et les normes de construction et normes techniques à respecter dans le cadre du projet, et elles sont influencées par la nature et la complexité des travaux à exécuter. Compte tenu de la complexité et de la longueur de bon nombre des projets auxquels nous prenons part, l'investissement, les coûts et la productivité réels peuvent différer de façon importante de ceux visés dans notre modèle ou nos prévisions. En raison de l'importance de nos estimations et jugements décrits ci-dessus, des marges bénéficiaires et des revenus sensiblement différents pourraient être constatés si nous utilisions des hypothèses différentes ou si les circonstances sous-jacentes devaient changer. Des changements dans les hypothèses, circonstances ou estimations sous-jacentes pourraient avoir une incidence défavorable sur notre performance financière au cours des prochaines périodes.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport conclut dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements des clients. Transport n'a aucun recours possible si le client manque à ses obligations de paiement qui ont été cédées aux tiers en question. De plus, les tiers ayant consenti les avances pourraient exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

Par ailleurs, nombre de nos contrats à long terme sont signés avec des clients qui sont des entités gouvernementales ou paragonnementales. Les clients de ce type exigent que nous nous conformions à des cahiers des charges et spécifications de marché, ce qui peut limiter notre faculté de négocier certaines modalités contractuelles et nous forcer à accepter des conditions moins avantageuses. Par exemple, les clients pourraient exiger que les fabricants assument une part grandissante du risque lié à la réglementation relative à l'homologation, insister pour avoir des calendriers de paiement qui réduisent ou éliminent les avances ou qui causent des flux de trésorerie négatifs au cours de l'exécution d'un projet, et imposer des niveaux de rendement technique obligatoires ou des conditions de garanties et de cautionnement de la part de la société mère. La majeure partie de nos activités de transport sur rail est assujettie à des protocoles de marchés publics, qui prennent souvent la forme de contrats d'adhésion qui ne peuvent faire l'objet d'aucune modification significative, de sorte que les soumissionnaires risquent la disqualification s'ils tentent de tenir compte des éventualités ou de considérations particulières dans leur offre. En outre, les protocoles de marchés publics comportent souvent des spécifications donnant ouverture à de nombreuses demandes de modifications, qui peuvent donner lieu à des différends concernant la répartition des coûts liés à ces modifications de commandes ou de spécifications. Compte tenu de ces particularités, notre entreprise pourrait être exposée à des risques ou coûts supplémentaires importants qui pourraient nuire à la rentabilité de nos projets.

De surcroît, pour certains projets, les contrats visant nos activités de transport sur rail imposent des exigences en matière de fabrication ou d'achat dans les pays où le projet est réalisé. Ces contrats peuvent nous forcer à construire des installations de production localement, à conclure des partenariats avec des entités locales ou à nous approvisionner auprès de fournisseurs locaux. Les clauses de ce genre peuvent créer des pressions sur les coûts, les volumes cibles et l'exécution.

Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations

Par nature, nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Dans le cours normal de nos activités, la structure et la durée de beaucoup de nos projets complexes à long terme et programmes de développement de produits nécessitent que nous investissions massivement dans l'ingénierie, le développement et la production pendant de nombreuses années avant que les livraisons soient faites et que le produit commence à générer des flux de trésorerie. En outre, nous devons engager régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. Notre capacité de négocier avec nos clients et de toucher des avances et des paiements progressifs constitue donc un élément important de notre gestion de trésorerie et de fonds de roulement. Cependant, en raison de la vive concurrence sur les marchés où nous exerçons nos activités et des demandes des clients dans le contexte économique actuel, les avances sont plus rares et leur montant est moins élevé, ce qui pourrait exercer des pressions financières considérables sur nos activités. Les écarts entre nos décaissements et les montants reçus dans le cadre des commandes, ou même une baisse du volume global des commandes ou la détérioration des modalités de paiement pour ces commandes, ont automatiquement des conséquences néfastes sur l'évolution des besoins de fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Saisonnalité

Nos flux de trésorerie sont, dans une certaine mesure, assujettis à des fluctuations périodiques et nous prévoyons recevoir ou payer un montant disproportionné de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au cours de nos troisième et quatrième trimestres. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra. Même si les délais de règlement auprès de certains de nos fournisseurs peuvent dépasser le délai nécessaire pour recouvrer les produits auprès de nos clients, rien ne garantit que nous serons en mesure de respecter ces délais de règlement. Compte tenu des rentrées de trésorerie réalisées au cours du quatrième trimestre, au 31 décembre de chaque année, notre trésorerie et nos équivalents de trésorerie atteignent habituellement leur niveau le plus élevé (autrement que par suite des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et de financement). Nos résultats intermédiaires peuvent être touchés par ces fluctuations périodiques, notamment en raison de variations temporelles qui pourraient repousser les flux de trésorerie d'un trimestre à l'autre.

Puisqu'une partie importante de nos revenus provient de contrats d'envergure à long terme complexes qui prévoient des paiements d'étape structurés, nos résultats opérationnels peuvent fluctuer considérablement d'un trimestre à l'autre et d'un exercice à l'autre, selon le moment auquel les contrats sont octroyés, le cas échéant, et selon le début et l'état d'avancement des travaux effectués dans le cadre des contrats octroyés. De plus, nos clients peuvent demander des modifications aux spécifications ou aux commandes, jalons, paiements d'étape ou calendriers de livraisons. Compte tenu de la nature cyclique des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités, nos résultats financiers, comme ceux d'autres entreprises œuvrant dans de tels secteurs, peuvent être touchés, au cours d'une période donnée, par divers facteurs échappant à notre contrôle, et, par conséquent, il peut y avoir, de temps à autre, des variations importantes et imprévisibles de nos résultats financiers trimestriels et annuels, de sorte que les résultats obtenus dans le passé ne sont pas représentatifs des résultats prévus pour toute période ultérieure.

Déploiement et exécution des initiatives stratégiques liées à la réduction des coûts et à l'amélioration du fonds de roulement

En 2015, nous avons mis en œuvre le plan de transformation pluriannuel de Bombardier qui comporte plusieurs phases et cible trois priorités : améliorer la génération de liquidités, réduire les coûts et renforcer le rendement. Comme pour toute grande transformation à l'échelle de l'entreprise, des risques sont inhérents au moment du déploiement et à la valeur qu'il est prévu de tirer de ce plan. Plus précisément, de nombreux facteurs externes et internes pourraient influencer sur le moment et l'ampleur des initiatives et sur les avantages qui en résultent, le cas échéant. L'évolution de la demande et des exigences liées à nos activités, la variation des volumes et des calendriers de production prévus, l'issue des négociations avec les fournisseurs et les syndicats, des changements législatifs, l'évolution des conditions socioéconomiques dans les pays où nous exerçons des activités, l'évolution du marché du travail pour ce qui est des talents clés et des changements au sein des priorités de l'entreprise font partie de ces facteurs. Rien ne garantit que ces initiatives, ou d'autres initiatives, nous permettront d'atteindre nos objectifs, ni que l'une ou l'autre de ces mesures sera mise en œuvre avec succès ou dans le délai prévu. Si nous ne réussissons pas la mise en œuvre de notre stratégie et de nos initiatives de transformation, ou si ces mesures s'avèrent insuffisantes, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Nous pourrions être incapables de mener à bien la mise en œuvre de nos initiatives relatives à la stratégie de fabrication et à l'amélioration de la productivité

L'une des priorités du plan stratégique et des initiatives de transformation établies par la direction consiste à déployer des efforts soutenus pour réduire les coûts et améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle. Cette priorité a notamment pour objectif de tirer parti de la force de nos centres d'excellence en ingénierie et en fabrication. De plus, nos efforts en matière de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la productivité portent également sur la mise en œuvre et la valorisation de nos plateformes de produits et de services standardisées. Nous croyons qu'un système de fabrication souple est l'élément clé qui nous permettra d'améliorer notre capacité de satisfaire les besoins de nos clients de manière rentable. La réussite de la mise en œuvre de cette priorité de notre plan stratégique repose sur la collaboration de la direction, des employés de production et des fournisseurs. Si nous ne réussissons pas à réduire nos coûts de production et à améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle (et à atteindre notamment les niveaux prévus de productivité et d'efficacité opérationnelle) de nos installations de production, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés par l'intermédiaire de consortiums ou de partenariats auxquels nous participons, les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire d'une exécution satisfaisante de notre part et de la part de nos partenaires d'affaires. Le non-respect par les partenaires d'affaires de leurs obligations contractuelles pourrait entraîner d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des retards imprévus et se traduire par une dépréciation des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission pourrait entraîner la perte d'une commande potentielle.

Afin de pénétrer de nouveaux marchés et de renforcer nos partenariats, nous avons mis en œuvre un certain nombre de coentreprises et de partenariats dans divers pays et régions, dont l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie (la Chine, en particulier). Ces activités comportent certains risques, surtout pour ce qui est de la possibilité d'instabilité politique ou économique selon les pays, des difficultés pouvant se poser dans l'évaluation des actifs et des passifs liés à ces activités, de l'intégration des gens, des activités, des technologies et des produits, ainsi que de la mise en œuvre de systèmes et procédures de gouvernance et de conformité.

Le non-respect par un partenaire commercial des lois, règles ou règlements applicables, ou des exigences contractuelles, pourrait nuire à nos activités et, dans le cas de contrats gouvernementaux, entraîner des amendes, des pénalités, une suspension ou même une radiation, de sorte que notre réputation, nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels pourraient en souffrir considérablement.

Partenariat avec Airbus et investissement dans la SCACS

La réussite du partenariat avec Airbus est tributaire d'une performance satisfaisante de SCACS qui repose considérablement sur la portée, la présence, les ventes, la commercialisation, les réseaux de soutien, la chaîne d'approvisionnement, les activités et les relations avec les clients d'Airbus. De plus, un certain nombre d'estimations, de jugements et d'hypothèses, qui ne sont pas tirés de données observables de marché, formulés par la direction dans le cadre du bilan de rentabilité peuvent avoir une incidence importante sur la valeur de notre investissement dans SCACS. Ces estimations, jugements et hypothèses incluent les synergies éventuelles apportées au programme par l'expertise d'Airbus en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle, et l'analyse des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles, de la performance opérationnelle future du programme et des estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue du programme et par la suite.

L'inexactitude des analyses et des hypothèses qui sous-tendent notre bilan de rentabilité pendant la durée de vie prévue du programme et par la suite, ou 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, la chaîne d'approvisionnement, les activités ou les relations avec les clients d'Airbus, ou le défaut d'Airbus de fournir au partenariat le niveau de soutien requis ou de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'entente de partenariat et des accords commerciaux et/ou des inefficacités imprévues ou d'autres problèmes de performance connexes pourraient entraîner la non-réalisation des avantages ou des synergies attendus du partenariat avec Airbus ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu, ce qui aurait une incidence défavorable importante sur la valeur de notre investissement dans SCACS. Rien ne garantit que les avantages stratégiques prévus et les synergies attendues de notre partenariat avec Airbus sur le plan de l'exploitation, de la concurrence et des coûts seront réalisés.

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

Les produits que nous fabriquons sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Ces produits doivent respecter des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client et des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation. Les défauts des produits peuvent être décelés par le client avant ou après leur livraison. Lorsqu'elles sont décelées, nous pouvons engager des coûts additionnels importants de modification ou de rattrapage, ou les deux, et ne pas être en mesure de corriger les défauts en temps opportun, voire de les corriger tout court. L'occurrence de défauts et de défaillances de nos produits pourrait donner lieu à des coûts pour non-conformité, notamment des réclamations en vertu de garanties et des demandes d'indemnisation, entacher notre réputation, nuire à notre rentabilité et entraîner une perte de clientèle. La correction de telles défauts, dans la mesure du possible, peut nécessiter d'importants investissements.

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant des produits et des services que nous avons fournis, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent être causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine. S'il s'avère que certains de nos produits n'ont pas la qualité attendue, ne respectent pas les normes industrielles ou nationales ou présentent des risques pour la sécurité d'humains ou de biens, nous pouvons nous voir dans l'obligation de rappeler les produits, faire l'objet de pénalités, voir nos permis ou licences d'exploitation révoqués, ou devoir suspendre la production et la vente de nos produits ou nous pouvons faire l'objet d'une ordonnance de prendre des mesures correctives. Un rappel de produits peut également entacher notre réputation et notre marque, faire baisser la demande pour nos produits et exposer nos activités à une surveillance plus rigoureuse de la part des organismes de réglementation.

Nous ne pouvons être certains que les limites de couverture d'assurance actuelles suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Par exemple, l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe en raison de nouvelles normes européennes nécessitera des investissements pour mettre à niveau nos produits existants et les rendre conformes aux exigences réglementaires, sans quoi les organismes de réglementation, et, du coup, nos clients, pourraient ne pas accepter nos produits. La non-disponibilité de produits conformes pourrait éroder notre part de marché.

Compte tenu de notre taille, nous faisons régulièrement l'objet d'enquêtes, de réclamations et de poursuites, ou y sommes exposés, en vue de l'imposition de dommages-intérêts et autres recours. Dans le cours normal de nos activités, nous sommes et pourrions être partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de retard quant à la livraison de biens ou la prestation de services, des affaires en matière de responsabilité des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Ces causes pourraient entraîner la réaffectation des ressources financières et des ressources de direction qui seraient sinon utilisées à l'avantage de nos activités, et les frais relatifs à notre défense contre ces litiges pourraient être importants. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir l'ensemble des pertes. En outre, des procédures judiciaires donnant lieu à des jugements ou conclusions nous étant défavorables pourraient nuire à notre réputation et à notre capacité d'obtenir de nouvelles commandes ou de nouveaux contrats. Une publicité négative découlant des litiges, y compris notamment les litiges liés à la sécurité des produits, pourrait également nuire à la perception du public à l'égard de nos activités ou de notre réputation, que les allégations soient fondées ou non, ou que nous soyons ultimement tenus responsables. Par conséquent, les litiges pourraient nuire considérablement à nos activités et à nos résultats financiers.

De plus, dans le cadre des environnements réglementaires et juridiques où nous exerçons, nous sommes assujettis à des lois anticorruption qui interdisent d'effectuer des paiements inappropriés directement ou indirectement à des représentants du gouvernement, des autorités ou des personnes définies dans ces lois anticorruption en vue d'obtenir des avantages commerciaux ou d'autres avantages inappropriés dans le cadre des activités. Les ventes réalisées auprès de clients étrangers, notamment, sont assujetties à ces lois. En vertu de ces lois, une entreprise peut être tenue responsable des violations découlant non seulement d'actes posés par certains de ses employés, mais également dans certaines circonstances d'actes posés par ses entrepreneurs et ses mandataires tiers.

Notre Code d'éthique et nos autres politiques de société visent à respecter ces lois et règlements et nous avons mis en œuvre des programmes de formation, une surveillance et des contrôles internes, ainsi que des revues et des audits pour veiller au respect de ces lois. Cependant, rien ne garantit que nos politiques et procédures de contrôle interne nous protégeront de la négligence, d'attitudes frauduleuses, de la malhonnêteté ou d'autres comportements inappropriés de la part de nos employés, entrepreneurs, fournisseurs, entreprises associées, conseillers, mandataires ou partenaires. Toute mauvaise conduite ou tout non-respect des lois anticorruption et d'autres lois et règlements applicables de la part d'un employé, d'un entrepreneur, d'un fournisseur, d'une entreprise associée, d'un conseiller, d'un mandataire ou d'un partenaire pourrait avoir une incidence sur Bombardier de multiples façons incluant, sans s'y limiter, des sanctions juridiques criminelles, civiles et administratives, l'interdiction de répondre à des appels d'offres du gouvernement ou de réaliser des contrats gouvernementaux, et la publicité négative, et pourrait nuire à nos activités, à notre réputation, à nos résultats opérationnels, à notre rentabilité, au cours de l'action et à notre situation financière. Au cours des dernières années, il y a eu une hausse générale de la fréquence de l'application et de la sévérité des pénalités en vertu de ces lois, ce qui a entraîné une surveillance accrue des entreprises et une augmentation des sanctions à l'égard de celles reconnues coupables de violation de la législation de lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Se reporter aussi à la section « Risques liés à la chaîne d'approvisionnement » ci-après.

Voir aussi la Note 42 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés.

Risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité

Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement des produits ou les matériaux qui les composent; la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air et de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, l'étiquetage, le transport et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine et la sécurité découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques ou à des produits défectueux et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (par nous ou par d'autres) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées, y compris l'enlèvement par la Société de déchets dangereux des sites de tiers. Ces lois et règlements pourraient nous amener à engager des coûts, y compris des amendes, des dommages-intérêts, des sanctions criminelles ou civiles et des coûts de remise en état, ou entraîner des interruptions d'activité, et pourraient nuire au marché de nos produits.

Les exigences réglementaires en matière d'environnement, de santé et de sécurité ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pourrions avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés par le passé, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

Dépendance à l'égard d'un nombre limité de contrats et de clients

Dans une période donnée, un nombre limité de contrats ou de clients peut représenter une part importante des revenus et des flux de trésorerie que nous tirons de certains de nos produits. Nous cherchons constamment à élargir notre clientèle, mais nous croyons néanmoins qu'au cours d'une période donnée, les revenus et les résultats peuvent continuer d'être grandement touchés par un nombre limité de contrats ou de clients en raison de la nature de certains de nos produits. Par conséquent, la perte d'un de ces clients ou toute modification apportée à ses commandes, ses jalons, ses paiements d'étape ou l'annulation totale ou partielle de leur contrat pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie et notre situation financière. Étant donné que la majorité de nos clients du secteur du transport sur rail sont des gouvernements ou des entreprises du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, nos nouvelles commandes sont, en bonne part, tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Risques liés à la chaîne d'approvisionnement

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour nos produits aéronautiques, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour nos produits de transport sur rail.

Des perturbations dans notre chaîne d'approvisionnement peuvent entraver notre capacité de livrer à temps. De plus, si un ou plusieurs de nos fournisseurs ne respectent pas les spécifications de rendement, les normes de qualité ou les calendriers de livraison, nous pouvons avoir du mal à honorer nos engagements envers nos clients, surtout si nous ne parvenons pas à acheter les composants et pièces clés auprès de ces fournisseurs selon les modalités convenues ou à bon prix et que nous ne trouvons pas, en temps opportun, d'autres fournisseurs consentants des conditions acceptables sur le plan commercial. Nous pourrions ne pas être en mesure de recouvrer les coûts ou la responsabilité que nous engageons (y compris la responsabilité à l'égard de nos clients) du fait d'un tel manquement de la part du fournisseur visé, ce qui pourrait nuire considérablement à notre situation financière et à nos résultats opérationnels.

Certains de nos fournisseurs participent au développement des produits, comme des plateformes d'avion ou de matériel roulant. La progression de plusieurs de nos programmes de développement de nouveaux produits repose également sur le rendement de ces principaux fournisseurs et, par conséquent, tout retard de leur part qui ne peut être compensé pourrait retarder l'avancement d'un programme dans son ensemble. Ces fournisseurs livrent ensuite des composants importants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle liée à des composants clés qu'ils ont développés. Par conséquent, nous concluons des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement de ces fournisseurs, le cas échéant, pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

Notre dépendance à l'égard de fournisseurs et de sous-traitants étrangers et nos activités mondiales nous soumettent à divers risques et incertitudes. La totalité de nos fournisseurs directs doit respecter notre Code de conduite des fournisseurs, qui officialise nos attentes relativement aux normes commerciales des fournisseurs, et qui vise à ce que chaque activité de nos fournisseurs soit réalisée de manière légale, éthique et responsable. Cependant, nous ne contrôlons pas nos fournisseurs indépendants ou les fournisseurs et entreprises indirects avec lesquels ils font affaire et nous ne pouvons garantir qu'ils respectent notre Code de conduite des fournisseurs et les lois et règlements applicables et que les violations nous seront communiquées en temps opportun. Toute violation des lois et règlements applicables ou le non-respect de pratiques d'affaires éthiques de la part d'un ou de plusieurs sous-traitants ou fournisseurs tiers, y compris les lois et règlements relatifs, entre autres, aux conditions de travail, à la santé et sécurité et à la protection de l'environnement, pourrait également nuire de façon importante à nos activités et à notre réputation et, dans le cas des contrats gouvernementaux, elle pourrait entraîner l'imposition d'amendes, ou de pénalités, ou la suspension de ces contrats, voire leur annulation.

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

Nos membres de la haute direction possèdent une vaste expérience des secteurs dans lesquels nous opérons et de nos activités, fournisseurs, produits et clients. La perte de connaissances, d'expertise et de compétences techniques de la direction par suite de la perte d'un ou de plusieurs membres de notre équipe de direction pourrait déconcentrer nos ressources de gestion ou occasionner un manque temporaire au sein de la direction et avoir une incidence négative sur notre capacité à élaborer et à poursuivre d'autres stratégies commerciales, ce qui pourrait nuire de façon importante à nos activités et à nos résultats financiers.

La concurrence sur le marché de l'emploi est féroce lorsqu'il s'agit d'embaucher les gestionnaires et les spécialistes hautement compétents dont nous avons besoin pour effectuer le travail, surtout dans certains pays émergents. Nous avons l'intention d'élargir nos activités dans plusieurs de nos domaines, et nous aurons besoin d'employés hautement compétents. Le succès de nos plans de développement dépend, entre autres, de notre capacité d'inculquer les compétences requises, de fidéliser les employés et de recruter et d'intégrer de nouveaux gestionnaires et employés compétents. Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. Rien ne garantit que nous réussirons à recruter, à intégrer et à fidéliser les employés en question comme nous en avons besoin pour faire croître notre entreprise, particulièrement dans les pays émergents. À l'opposé, les mesures visant à adapter l'effectif à l'évolution de la demande peuvent donner lieu à des pressions sur notre main-d'œuvre et à des risques sociaux, ce qui peut avoir des répercussions défavorables sur nos réductions de coûts et nos capacités de production prévues.

De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Une incapacité à renouveler ces conventions collectives à des conditions mutuellement acceptables lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail, comme des grèves, des débrayages ou des lock-out, et entraîner une hausse des coûts de main-d'œuvre, ce qui pourrait nuire à notre capacité à livrer des produits et à rendre des services à temps et conformément au budget ainsi qu'à notre situation financière et à nos résultats.

En outre, comme nous examinons continuellement nos activités et processus afin de réduire les coûts, d'améliorer notre plateforme de fabrication et de mieux nous positionner sur le marché, il pourrait être nécessaire de ralentir la production ou de fermer des installations de façon définitive, ce qui entraînerait la réaffectation d'employés à de nouvelles installations ou à de nouveaux processus de production ou la réduction de nos effectifs. Pareille situation pourrait grandement miner nos relations avec nos employés et causer la dépréciation des actifs aux installations visées.

Dépendance à l'égard des systèmes d'information

Nos systèmes technologiques, comme ceux d'autres grandes multinationales, peuvent être vulnérables à diverses sources de pannes, d'interruptions ou d'utilisations inappropriées, y compris en raison de catastrophes naturelles, de cyberattaques et de menaces à la cybersécurité, de défaillances du réseau de communication, de virus informatiques et d'autres menaces à la sécurité, à la confidentialité, à la disponibilité et à l'intégrité de nos systèmes. Les risques liés à la sécurité de l'information ont augmenté au cours des dernières années en raison de la prolifération des nouvelles technologies et du savoir-faire des auteurs de cyberattaques.

Nos systèmes comprennent entre autres des renseignements exclusifs ou délicats relatifs à nos clients, fournisseurs, partenaires et employés, à nos activités commerciales, à nos activités de recherche et de développement ainsi qu'à notre propriété intellectuelle. Des tiers non autorisés peuvent compromettre la sécurité de notre réseau et faire un usage inapproprié ou compromettant de nos renseignements confidentiels, introduire des virus, des vers ou autres logiciels malveillants ou d'hameçonnage susceptibles de tirer parti de la vulnérabilité de la sécurité de nos systèmes d'information de gestion, de perturber les systèmes ou d'entraîner un arrêt de la machinerie ou la fermeture d'usines. Ces attaques pourraient donner lieu à la publication, la manipulation ou la fuite de renseignements, à l'utilisation inappropriée de nos systèmes, à des défauts dans les produits, à des arrêts de production et à des pénuries d'approvisionnement. Nos partenaires et fournisseurs font également face à des risques d'accès non autorisé à leurs systèmes informatiques qui pourraient contenir des renseignements confidentiels à notre égard. L'équipe Cybersécurité, risque et conformité, sous la direction du chef mondial de la direction de l'information, relevant du comité des finances et de gestion des risques du conseil d'administration de Bombardier, exerce une supervision et maintient des systèmes de contrôle, d'application et de surveillance des systèmes et des réseaux pour empêcher et détecter les activités non autorisées et pour y réagir. Compte tenu de la complexité et de la nature évolutive des menaces, ainsi que du caractère imprévisible du moment où ces perturbations découlant de ces menaces peuvent survenir, de leur nature et de leur portée, nous sommes dans l'incapacité de garantir que les mesures prises suffiront à prévenir l'accès non autorisé aux systèmes d'information, ou que notre évaluation et nos mesures d'atténuation seront suffisantes pour éviter ou atténuer l'incidence d'une panne des systèmes.

L'intégrité, la fiabilité et la sécurité de l'information sous toutes ses formes sont essentielles à notre succès. Une information inexacte, incomplète ou non disponible, ou bien un accès inapproprié à l'information pourrait entraîner une présentation incorrecte de l'information financière ou opérationnelle, de mauvaises décisions, un temps de réaction plus lent visant la résolution de problèmes, des atteintes aux renseignements personnels ou une diffusion inappropriée ou une divulgation d'informations sensibles. Une panne de système, une cyberattaque ou une intrusion dans les systèmes pourrait entraîner des perturbations des activités, des retards opérationnels ainsi que pertes de renseignements, des coûts importants de remise en état, l'accroissement des coûts liés à la cybersécurité ou des pertes de revenus en raison de la perturbation des activités, réduire notre avantage concurrentiel, nous exposer à des litiges ou entacher notre réputation, ce qui pourrait avoir une incidence sur la confiance des clients et des investisseurs et des répercussions défavorables importantes sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels. Les facteurs susmentionnés peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour ces pertes pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, les rapports publiés dans les médias ou autres sur la vulnérabilité apparente de la sécurité de nos systèmes, même en l'absence d'intrusion ou de tentative d'intrusion, pourraient avoir une incidence défavorable sur notre marque et notre réputation et des répercussions importantes sur nos activités et nos résultats financiers.

Dépendance à l'égard de la propriété intellectuelle et de la protection de celle-ci

Nous demandons régulièrement de nouveaux brevets et nous gérons activement notre propriété intellectuelle pour protéger notre position technologique. Toutefois, malgré nos brevets et nos autres formes de propriété intellectuelle, il se peut que nos concurrents développent de façon indépendante, ou obtiennent le droit d'utiliser sous licence, d'autres technologies qui sont, pour l'essentiel, équivalentes ou supérieures aux nôtres, et nous ne pouvons pas garantir que les mesures que nous prenons seront suffisantes pour empêcher toute utilisation abusive de notre propriété intellectuelle. Par ailleurs, nous ne pouvons pas garantir que toutes nos demandes d'enregistrement seront acceptées ou que les droits de propriété intellectuelle que nous avons enregistrés ne seront pas contestés. Si les mesures que nous prenons et la protection conférée par la loi ne protègent pas adéquatement nos droits de propriété intellectuelle ou que nous ne sommes pas en mesure d'enregistrer ou de faire valoir nos droits de propriété intellectuelle et que nos concurrents exploitent notre propriété intellectuelle pour fabriquer et vendre leurs produits sur les marchés où nous exerçons nos activités, notre entreprise pourrait grandement en souffrir.

D'autres pourraient également prétendre que nous utilisons abusivement leur propriété intellectuelle ou que nous violons autrement leurs droits de propriété intellectuelle. Que ces allégations soient fondées ou non et qu'elles soient retenues ou non, nous pouvons devoir engager des coûts pour nous défendre ou pour négocier un règlement dans tout litige reposant sur les allégations de violation des droits de propriété intellectuelle. Des décisions défavorables dans le cadre de tout litige ou de toute procédure pourraient nous faire perdre nos droits patrimoniaux et nous exposer à d'imposants montants à payer, voire à des perturbations de nos activités. Toute poursuite en matière de propriété intellectuelle contre nous pourrait également nous forcer, entre autres, à cesser de vendre les produits visés, à développer d'autres produits ne constituant pas des violations ou à obtenir du propriétaire une licence d'utilisation de la propriété intellectuelle visée par la violation. Nous pourrions échouer dans nos tentatives de développement d'autres produits ou ne pas réussir à obtenir de licences, du moins selon des modalités raisonnables, ce qui pourrait entacher notre réputation et nuire à notre situation financière et à notre rentabilité.

Risques de réputation

Les risques de réputation peuvent survenir dans bien des cas, notamment en matière de performance ou de qualité de nos projets, de sécurité des produits, de bilan médiocre en matière de santé et sécurité, de défaut de maintenir des activités éthiquement et socialement responsables ou de non-respect allégué ou prouvé des lois ou des règlements de la part de nos employés, mandataires, sous-traitants, fournisseurs ou partenaires. Toute publicité négative sur notre image et notre réputation ou toute atteinte importante à notre image et à notre réputation pourrait nuire à la perception et à la confiance des clients et pourrait entraîner l'annulation de projets actuels, et influencer notre capacité à obtenir de futurs projets, ce qui pourrait nuire considérablement à nos activités, nos résultats opérationnels et notre situation financière. En outre, le caractère généralisé et la nature virale des médias sociaux pourraient exacerber toute publicité négative liée à nos pratiques d'affaires et à nos produits.

De plus, tout comportement non éthique d'un fournisseur ou d'un sous-traitant ou toute allégation, fondée ou non, de pratiques d'affaires déloyales ou illégales de la part d'un fournisseur ou d'un sous-traitant, notamment en matière de méthodes de production, conditions de travail, santé et sécurité et protection environnementale, pourraient également nuire profondément à notre image et réputation, ce qui, en retour, pourrait avoir un effet défavorable important sur nos activités et résultats financiers.

Suffisance de la couverture d'assurance pour nos activités, nos produits et nos propriétés

Nous souscrivons des contrats d'assurance qui répondent aux besoins de notre entreprise. Nous ne pouvons cependant pas garantir que nos contrats d'assurance offriront une protection adéquate en cas de sinistres sortant de l'ordinaire. Nous pourrions ne pas obtenir certaines couvertures d'assurance ou avoir de la difficulté à obtenir celles dont nous avons besoin à des niveaux et à des coûts acceptables dans l'avenir, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives et considérables sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels.

Des accidents ou des catastrophes naturelles pourraient aussi causer d'imposants dommages matériels, des perturbations importantes de nos activités et des lésions corporelles graves ou des décès, et notre couverture d'assurance pourrait ne pas couvrir ces pertes. En cas de perte non assurée ou de perte dépassant nos garanties d'assurance maximales, notre réputation pourrait être entachée et/ou nous pourrions perdre la totalité ou une partie de notre capacité de production, de même que des revenus futurs devant être générés par les installations visées. Toute perte matérielle n'étant pas couverte par notre assurance pourrait se répercuter sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels.

Politiques, procédures et stratégies de gestion des risques

Nous avons investi des ressources considérables pour élaborer nos politiques, procédures et stratégies de gestion des risques, et nous prévoyons continuer de le faire. Néanmoins, nos politiques, procédures et stratégies peuvent ne pas être exhaustives. Bon nombre des méthodes que nous utilisons pour déterminer, analyser et gérer les risques sont fondées sur des processus de gestion des risques qui font partie intégrante de la gouvernance et des activités de chaque secteur isolable et qui sont axés sur toutes les étapes du processus de développement de produits. Les méthodes de gestion des risques sont tributaires de l'évaluation qui est faite ou des informations qui sont obtenues concernant le développement de produits, la gestion de produits, les perspectives de l'industrie, les marchés, la clientèle, l'exécution de projets, la survenance de catastrophes ou d'autres éléments à la disposition du public ou auxquels nous avons accès. Cette information peut ne pas toujours être exacte, complète, à jour, bien évaluée ou bien rapportée.

Questions fiscales et modification des lois fiscales

À titre de multinationale exerçant, par l'intermédiaire de filiales, des activités dans plusieurs territoires, nous sommes assujettis à l'impôt sur le résultat et à d'autres impôts et taxes, aux lois fiscales et aux politiques fiscales dans une multitude d'administrations. Un changement en raison d'un certain nombre de facteurs, notamment de la modification de la répartition des revenus dans des pays où la loi prévoit des taux d'imposition différents, de changements dans l'évaluation des actifs et passifs d'impôt différé, de l'évolution des lois, conventions ou règlements de nature fiscale ou d'une interprétation différente de ceux-ci, et des résultats de vérifications fiscales dans diverses administrations à l'échelle mondiale, pourrait nuire à notre taux d'imposition effectif.

Nous réévaluons périodiquement toutes ces questions afin de vérifier si nos passifs d'impôt sont suffisants. Nous devons exercer un jugement lorsqu'il s'agit d'établir nos provisions pour impôts et notre méthode de comptabilisation des éléments de nature fiscale en général. Nous devons régulièrement faire des estimations lorsque les éléments de nature fiscale ne peuvent être déterminés avec certitude. Rien ne garantit qu'il n'y aura pas de différence importante entre la valeur des éléments de nature fiscale qui sera finalement déterminée à la suite d'une vérification fiscale, de l'appel d'une décision d'une autorité fiscale, d'un litige fiscal ou d'une autre procédure semblable et celle figurant dans nos états financiers historiques. Si des impôts ou taxes supplémentaires, des intérêts et des pénalités nous étaient réclamés dans une nouvelle cotisation, nos résultats opérationnels et notre situation financière actuels et futurs pourraient en souffrir considérablement.

Nos entités au Canada et à l'étranger effectuent des opérations avec d'autres filiales, existantes ou nouvelles, dans divers territoires à l'échelle mondiale. Les lois fiscales en vigueur dans ces territoires, y compris au Canada, comportent des règles détaillées en matière de prix de transfert exigeant que, dans le cadre de toutes les opérations effectuées avec des parties non-résidentes liées, le prix soit établi conformément au principe du prix de pleine concurrence. Les autorités fiscales des territoires où nous exerçons des activités pourraient remettre en question nos politiques d'établissement de prix de transfert de pleine concurrence avec des parties liées. Les prix de transfert internationaux constituent un domaine subjectif de la fiscalité, et leur détermination implique généralement un degré de jugement important. Si l'une ou l'autre de ces autorités fiscales devait contester avec succès nos politiques d'établissement des prix de transfert, notre charge d'impôts sur le résultat pourrait en subir les contrecoups, et nous pourrions devoir payer des intérêts et des pénalités. Une telle augmentation de notre charge d'impôts sur le résultat et l'imposition connexe d'intérêts et de pénalités pourraient avoir une incidence négative importante sur nos activités, nos résultats opérationnels ou notre situation financière.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

Nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Pour répondre à nos besoins de financement dans le cours normal de nos activités, nous dépendons de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables et certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les arrangements visant les avances de tiers, la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs et les transactions de cession-bail. Rien ne garantit que nous aurons accès, à l'avenir, à des liquidités aux fins du fonds de roulement, du moins selon des conditions acceptables.

Notre capacité à mettre en œuvre nos plans d'affaires et de génération de liquidités repose sur un certain nombre d'hypothèses qui font largement appel au jugement et sur des estimations à l'égard du rendement futur, de la capacité d'emprunt et de la disponibilité du crédit futur, lesquels ne peuvent être garantis en tout temps.

La Société passe en revue régulièrement son profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances et/ou de négocier des modalités plus favorables pour ses facilités bancaires. La Société passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités. À cet égard, la Société négocie actuellement les prolongations annuelles de chacune de ses principales facilités bancaires ainsi que certaines autres modifications, dont des modifications de ses clauses restrictives financières et d'autres modifications techniques. Ces modifications sont assujetties à des conditions qui prévalent sur le marché et à d'autres conditions qui échappent à son contrôle, et rien ne garantit que la Société réussira à négocier des modifications à des conditions commerciales raisonnables, ou des modifications tout court. Toutefois, l'incapacité de négocier avec succès ces modifications ne devrait pas avoir une incidence défavorable importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels.

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 % aux termes 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 de ce rachat, ni la forme qu'il prendra.

Nous entreprenons à l'occasion diverses initiatives de financement en vue de raffermir notre situation de liquidités. Nous avons l'intention de continuer d'étudier diverses mesures, dont la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie. Rien ne garantit que nous serons en mesure de mettre en œuvre cette option stratégique ou quelque autre option stratégique, du moins selon des modalités et à un moment favorables et, si nous y parvenons, que ces démarches auraient les résultats escomptés.

Rien ne garantit que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité, de soutenir notre croissance et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

Notre incapacité de disposer de liquidités suffisantes pour financer le travail à réaliser dans le cadre des contrats en cours, nos programmes et nos projets, de même que nos dépenses en immobilisations ainsi que nos obligations au titre du service de la dette, pourrait nous obliger à réduire ou retarder des livraisons, des investissements et des dépenses en immobilisations ou à tenter d'obtenir plus de capitaux propres ou capitaux d'emprunt. Nous pourrions ne pas être en mesure d'obtenir, au besoin, d'autres sources de financement, ou de le faire selon des modalités favorables.

L'érosion des cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, tout changement dans nos perspectives ou prévisions, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation financière ou de nos perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors de notre contrôle liés aux secteurs ou aux pays et régions dans lesquels nous exerçons nos activités et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, de nos cotes de crédit, y compris toute annonce selon laquelle nos cotes font l'objet d'une surveillance en vue d'un abaissement, pourraient accroître nos coûts de financement.

Notre droit de convertir en liquidités certains dépôts ou placements détenus dans des structures de financement pour garantir nos obligations pourrait être assujéti à des restrictions. De plus, dans certains pays, le droit de convertir ou de rapatrier, ou les deux, les liquidités générées par les activités opérationnelles peut être assujéti à des restrictions, et ces liquidités peuvent ne pas être disponibles pour utilisation immédiate.

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

Nous sommes tenus de verser des cotisations à un certain nombre de régimes de retraite, dont la plupart sont à l'heure actuelle en situation de déficit. Les exigences de financement des régimes de retraite dépendent d'exigences réglementaires et de l'évaluation des actifs et des passifs des régimes, qui sont assujétiées à un certain nombre de facteurs, y compris le rendement des actifs des régimes, les taux d'intérêt à long terme, de même que les normes actuarielles applicables et diverses autres hypothèses. L'exigence potentielle de verser des cotisations additionnelles en raison de modifications apportées aux règlements, d'hypothèses actuarielles ou d'autres facteurs pourrait réduire le montant des fonds disponibles à des fins opérationnelles, limitant ainsi notre souplesse financière et nuisant à notre situation financière.

Rien ne garantit que les actifs des régimes d'avantages de retraite enregistreront les taux de rendement prévus. La capacité des régimes d'avantages de retraite à dégager ces taux de rendement prévus dépend en grande partie de la performance des marchés financiers. Les conditions du marché se répercutent également sur les taux d'actualisation utilisés pour calculer le montant net de nos passifs liés aux avantages de retraite et pourraient aussi avoir une incidence sur nos coûts liés aux avantages de retraite, nos exigences de financement en espèces et notre situation de liquidités.

Le montant net des passifs liés aux avantages de retraite est très sensible aux variations du taux d'actualisation utilisé, taux qui représente le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de chaque période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, le changement de taux d'actualisation dépend des conditions du marché.

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant des activités commerciales normales et du financement que nous procurons à nos clients des secteurs d'activité aéronautiques relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties à verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire les liquidités, et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait notre exposition au risque de crédit, ou de réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme de dépôts placés périodiquement et d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions être dans l'impossibilité d'obtenir leur prolongation à l'échéance.

Obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts

À l'heure actuelle, nous avons, et nous continuerons d'avoir, des obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts. Notre niveau d'endettement pourrait avoir des conséquences importantes, y compris ce qui suit :

- il pourrait être plus difficile de satisfaire à nos obligations au titre de notre dette;
- notre vulnérabilité à la conjoncture économique et aux conditions générales défavorables de l'industrie pourrait être plus grande;
- nous pourrions devoir affecter une partie importante de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au remboursement des intérêts et du capital de notre dette, ce qui réduirait la disponibilité des flux de trésorerie aux fins du financement des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement, des acquisitions, de nouvelles initiatives d'affaires et d'autres besoins généraux de la Société;
- notre souplesse en matière de planification en vue de l'évolution de nos activités et des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités ou notre possibilité de réagir à cette évolution pourraient être limitées;
- nous pourrions nous retrouver dans une position désavantageuse par rapport à nos concurrents qui sont moins endettés ou qui disposent de ressources financières plus considérables;
- en conjonction avec les autres clauses restrictives auxquelles nous sommes assujettis, notre niveau d'endettement pourrait notamment limiter notre capacité d'emprunter des fonds additionnels à des conditions commerciales raisonnables, le cas échéant;
- nous pourrions devoir monétiser des actifs à des conditions qui nous sont défavorables; et
- nous pourrions devoir offrir des titres d'emprunt ou des titres de capitaux propres à des conditions qui ne sont pas avantageuses pour nous ou pour nos actionnaires.

Nous avons diverses dettes qui viennent à échéance entre 2020 et 2034, et nous ne pouvons garantir que cet endettement sera refinancé selon des modalités favorables ou sera refinancé tout court.

Pour plus d'informations sur notre dette à long terme, voir la Note 30 – Dette à long terme, de nos états financiers consolidés.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains de nos emprunts, facilités de crédit renouvelables et facilités de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité et, dans certains cas, celle de nos filiales :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et de capital-actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres décaissements;
- de permettre à nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie des actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financer nos activités futures ou nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu de ses facilités de lettres de crédit, à l'exception de la facilité de GCB, et de ses deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de 361 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport,

comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes ainsi qu'un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport. La facilité de lettre de crédit et la facilité de crédit renouvelable de Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 36 - Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le rapport de gestion. De plus, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € (859 millions \$) dans Transport. La facilité de lettre de crédit de 361 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, exigent un niveau de liquidités de 600 millions \$ à 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Le niveau minimum de liquidités n'est pas défini comme s'il était uniquement fondé sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés à l'état de la situation financière consolidé.

Des événements hors de notre contrôle peuvent également nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs de nos obligations et nos autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si l'une ou l'autre de ces facilités était accélérée ou si nous faisons l'objet d'appels de couverture en espèces importants, nous pourrions ne pas avoir accès à des liquidités ou à du crédit suffisants pour refinancer ces facilités à des conditions qui sont acceptables pour nous ou pour toutes les parties concernées, le cas échéant. De plus, si nous contractons une dette additionnelle à l'avenir, nous pourrions être assujettis à des clauses restrictives additionnelles, qui pourraient être plus restrictives que celles auxquelles nous sommes assujettis à l'heure actuelle. Par ailleurs, un manquement aux obligations contenues dans nos conventions ou contrats d'emprunt, existants ou futurs, pourrait forcer la couverture en espèces ou le remboursement immédiat aux termes d'autres ententes pouvant contenir des clauses croisées de déchéance du terme ou d'inexécution. Rien ne garantit que nous pourrions obtenir des renonciations ou des modifications à l'égard des manquements en question ni que nous serions en mesure de couvrir ces facilités en espèces ou de les refinancer, du moins selon des conditions acceptables pour nous.

Financement en faveur de certains clients

Nous consentons, de temps à autre, du soutien aux clients relatif au financement d'avions. Nous pouvons offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle ou des garanties de différentiel de crédit maximum pour fournir un soutien au financement de certains clients tels que des sociétés aériennes ou pour soutenir le financement par certaines entités ad hoc créées uniquement pour i) acheter nos avions commerciaux et les louer à des sociétés aériennes ou ii) acheter des actifs financiers, comme les prêts et créances liées à des contrats de location relativement à la vente de nos avions commerciaux. En vertu de ces arrangements, nous devons faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire initial omet de faire des paiements en vertu du prêt ou du contrat de location, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires initiaux qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité.

Aide gouvernementale

De temps à autre, nous recevons divers types d'aide financière gouvernementale. Certains de ces programmes de soutien financier exigent le remboursement des montants au gouvernement au moment de la livraison des produits. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. Nous ne pouvons pas prévoir si nous pourrions nous prévaloir d'une aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à nos hypothèses concernant les liquidités liées au développement des avions ou de nouveaux produits et services relatifs au transport sur rail. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par nos concurrents pourrait influencer négativement sur notre compétitivité, nos revenus et notre part de marché.

Risque de marché

Risque de change

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche importante de nos ventes et de nos coûts opérationnels est libellée en devises autres que le dollar américain, le plus souvent en euros, en dollars canadiens, en livres sterling, en francs suisses, en couronnes suédoises et en pesos mexicains. Les secteurs aéronautiques ont adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport vise à couvrir entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur ses résultats. Les contrats de couverture visent les opérations libellées en devises, et toute variation de la juste valeur des contrats pourrait être annulée par des variations de la valeur sous-jacente des opérations couvertes. L'utilisation de contrats de change à terme comporte aussi un risque de crédit inhérent rattaché à un éventuel manquement aux obligations par l'une des contreparties aux contrats. Bien que nous visions à conclure des contrats de couverture de change pour toutes les devises utilisées aux fins de nos activités, il pourrait y avoir des cas où nous ne disposons pas de contrats de couverture ou bien où nous ne sommes pas entièrement couverts pour différentes raisons, notamment la réglementation et la disponibilité et l'accessibilité du marché. Par conséquent, rien ne garantit que nos stratégies de gestion du risque de change seront efficaces à l'avenir ou que nous serons en mesure de conclure les contrats de couverture de change jugés nécessaires selon des modalités satisfaisantes. Dans les cas où nous ne bénéficions pas d'une couverture complète, nos résultats opérationnels sont touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations importantes des valeurs relatives des devises par rapport au dollar américain pourraient donc avoir une incidence importante sur notre rentabilité future. De plus, les dates de règlement des instruments financiers dérivés libellés en devises pourraient avoir une incidence importante sur nos liquidités. Les fluctuations des taux de change pourraient aussi avoir d'importantes conséquences défavorables sur la compétitivité de nos produits sur les marchés où ils rivalisent avec les produits de concurrents qui sont moins touchés par les fluctuations des taux de change.

Risque de taux d'intérêt

Les variations de taux d'intérêt peuvent entraîner des fluctuations de nos flux de trésorerie futurs liés aux actifs et aux passifs financiers portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme à taux fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Les variations de taux d'intérêt peuvent également se répercuter sur nos flux de trésorerie futurs liés aux engagements d'offrir du soutien financier pour faciliter l'accès des clients au capital. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. En outre, nous sommes exposés aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, y compris les risques de revente, au moyen de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Les instruments financiers visés comprennent certains prêts et certaines créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Risque de valeur résiduelle

Nous sommes exposés au risque de valeur résiduelle en raison des garanties de valeur résiduelle liées au soutien des ventes d'avions commerciaux. Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, ces garanties de valeur résiduelle peuvent être offertes directement à la société aérienne, au locateur ou à la partie qui participe au financement à long terme. Des garanties de valeur résiduelle sont offertes sous forme de tranche de la valeur d'un avion comportant un niveau plafond et un niveau plancher. Si l'avion sous-jacent est vendu à la fin de la période de financement (ou, dans certaines circonstances limitées, pendant cette période), la valeur de revente est comparée à la tranche de la garantie de valeur résiduelle. Nous devons effectuer des paiements en vertu de ces garanties de valeur résiduelle si la valeur de revente de l'avion est inférieure au plafond de la tranche couverte par la garantie, mais notre paiement est plafonné au plancher de la tranche si la valeur de revente de l'avion est inférieure à ce niveau.

Risque lié au prix des produits de base

Nous sommes exposés au risque lié au prix des produits de base pour ce qui est principalement des fluctuations du coût des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués, le titane, l'acier et les autres matières que nous utilisons pour fabriquer nos produits, coût qui représente une part importante de notre coût des ventes. Nous ne maintenons pas de grands stocks de matières premières, de composants et de pièces. Les prix et la disponibilité des matières premières, des composants et des pièces peuvent varier considérablement selon la période en raison de facteurs comme la demande des consommateurs, l'offre, les conditions prévalant sur le marché et les coûts des matières premières. Plus particulièrement, les prix des matières premières requises pour nos activités peuvent être cycliques, et des pénuries de matières premières peuvent se produire à l'occasion. Nous ne pouvons pas garantir que les variations correspondantes du coût seront totalement répercutées sur le prix des contrats, et nous pourrions ne pas être en mesure de récupérer ces hausses relatives aux matières premières, ce qui pourrait rendre les contrats visés moins rentables.

Risque d'inflation

Nos activités dans le secteur de l'aéronautique sont exposées au risque d'inflation résultant des fluctuations des coûts et des revenus provenant des commandes d'avions reçues, mais dont la livraison n'aura lieu qu'après plusieurs années. Les revenus provenant de ces commandes sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix liées à l'inflation. Pour le secteur Transport, les estimations des coûts des contrats sont assujetties aux hypothèses sur le taux d'inflation. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix, dont plusieurs sont liées à l'inflation. Les fluctuations de taux d'inflation pourraient tout de même avoir une incidence importante sur notre rentabilité future si le taux d'inflation diffère du taux d'inflation réel, et ce risque est particulièrement important dans le cas des gros contrats à long terme qui peuvent influencer sur nos résultats pendant plusieurs exercices.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de politiques comptables

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 comme étant 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 à moins que l'incidence des changements apportés au risque de crédit du passif ne crée ou n'accroît une non-concordance comptable au niveau du résultat net.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes 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 précédemment comptabilisés 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 exercera les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se 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, étaient comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant était considéré comme probable et qu'il pouvait 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 l'avion aura été livré.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne 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 était suivie pour les contrats à long terme, a été appliquée aux autres contrats des secteurs aéronautiques, faisant augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires et 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 du contrat relatif au programme d'avions A220 avec SCACS sont comptabilisés à la livraison. Ce changement a une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et du bénéfice du secteur Aérostructures et Services d'ingénierie, mais ne touche pas les résultats consolidés de la Société pour les périodes précédentes étant donné que SCACS faisait partie du périmètre de consolidation.

Bien que ces changements aient 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 découle aucun changement touchant les flux de trésorerie ni 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 3 – Modifications de politiques comptables, de nos états financiers consolidés annuels pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'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. 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 en contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée. La Société choisira d'appliquer la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. Par conséquent, la Société n'appliquera pas la norme aux contrats qui n'ont pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société choisira d'utiliser les exemptions proposées par la norme pour les contrats de location qui arriveront à échéance dans les 12 mois suivant la date de l'application initiale, et les contrats de location pour lesquels l'actif sous-jacent est de faible valeur.

La Société a évalué l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés. Dans les cas où la Société est le preneur, 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 correspondant 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. Ce changement de méthode devrait se traduire par la comptabilisation d'actifs liés au droit d'utilisation et d'une obligation locative totalisant environ 565 millions \$. De plus, la Société est partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 41 millions \$ qui sont comptabilisés dans la dette à long terme et qui seront reclassés à titre d'obligation locative le 1^{er} janvier 2019. La Société continue d'évaluer l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16 sur les soldes d'impôt différé.

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. Notre analyse n'a pas permis de déceler des écarts importants résultant de l'adoption de la norme IFRIC 23.

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 entrain 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 appliquera ces modifications aux modifications des plans, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1^{er} janvier 2019.

INSTRUMENTS FINANCIERS

Une partie importante des bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Nos actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les parts sans droit de vote de SCACS, les créances d'une partie liée, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Nos passifs financiers comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative. Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt.

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire, et à la Note 37 – Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés.

Juste valeur des instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur. Le classement des instruments financiers, ainsi que les revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, sont présentés à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 15 – Instruments financiers, aux états financiers consolidés.

La Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés, fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. Ces valeurs sont des estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal pour cet instrument auquel nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, nous utilisons surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

La Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés, fournit également une hiérarchie des justes valeurs à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction des données utilisées pour évaluer leur juste valeur. Cette hiérarchie place au plus haut niveau les cours non ajustés sur des marchés actifs (données d'entrée de Niveau 1), et au niveau le plus bas les données d'entrée non observables (données d'entrée de Niveau 3). Dans le cas où des données utilisées pour évaluer la juste valeur sont classées à des niveaux différents dans la hiérarchie, la juste valeur obtenue est alors classée au plus bas niveau de la donnée d'entrée qui importe pour la juste valeur prise dans son ensemble. L'appréciation de l'importance d'une donnée d'entrée prise en compte pour la juste valeur dans son ensemble nécessite l'exercice du jugement et tient compte des facteurs spécifiques à l'actif ou au passif. La hiérarchie de la juste valeur ne vise pas à fournir des renseignements sur la liquidité d'un actif en particulier ou sur le degré de sensibilité d'un actif ou d'un passif à d'autres données ou facteurs du marché.

Nous sommes d'avis que les gains et les pertes découlant de certaines variations de la juste valeur des instruments financiers sont accessoires à notre rendement de base, comme celles découlant des fluctuations du rendement du marché, étant donné que nous avons l'intention de continuer à détenir ces instruments dans un avenir prévisible. Ces gains et ces pertes sont exclus du résultat net ajusté et du RPA ajusté afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de mieux comprendre nos résultats de base et d'améliorer la comparabilité des résultats d'une période à l'autre et avec les pairs.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous détenons des actifs financiers et avons contracté des passifs financiers, évalués à la juste valeur, dont certains sont classés à titre d'instruments financiers de Niveau 3, y compris certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location. De plus, nous sommes partie à d'autres instruments financiers de niveau 3, y compris l'option de conversion, les engagements de financement et les parts sans droit de vote de SCACS. La juste valeur de ces instruments financiers est évaluée au moyen d'hypothèses, et l'hypothèse sur l'augmentation du risque de revente est la plus susceptible de modifier considérablement la juste valeur d'une période à l'autre. 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. Se reporter à la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, pour l'analyse de sensibilité détaillée de ces instruments financiers.

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change, des taux d'intérêt, des courbes de valeur résiduelle d'avions, des cotes de crédit et des ajustements en fonction du risque de revente. La Note 37 – Gestion du risque financier, et la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés, présente des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 40 – Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.

JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Nos principales méthodes comptables et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si :

- elle exige que nous formulions des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie; et
- nous aurions pu avoir utilisé raisonnablement des estimations différentes au cours de la période considérée ou des changements de l'estimation sont susceptibles de se produire d'une période à l'autre et auront une incidence notable sur notre situation financière, les variations de notre situation financière ou nos résultats opérationnels.

Nos meilleures estimations à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, nous utilisons l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Notre budget et notre plan stratégique couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. Nous préparons annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque secteur isolable, puis consolidés. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. Nous utilisons le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. Nous assurons ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme

Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et les secteurs d'activité aéronautiques concluent des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés progressivement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction. L'évaluation de la mesure dans laquelle l'obligation de prestation est remplie est habituellement déterminée en comparant les coûts réels engagés avec le total des coûts prévus pour le contrat dans son intégralité, à l'exception des coûts qui ne reflètent pas l'évaluation de la performance.

Le prix de transaction des contrats comprend les ajustements en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix, et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses liées aux clauses d'indexation

des prix et aux primes de rendement ne sont incluses 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.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts, comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, des coûts et heures de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité qu'elle puisse engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement, à moins qu'un ajustement soit apporté au prix de transaction, auquel cas il est comptabilisé en réduction des revenus estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction effectue un examen des coûts et des revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres, y compris une révision des hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. L'incidence de toute révision pourrait être importante et est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulé au cours de la période où les estimations sont révisées.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 91 millions \$ pour l'exercice 2018.

Outillage des programmes aéronautiques

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Les valeurs recouvrables des actifs ou des UGT des secteurs aéronautiques sont fondées sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2018. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs,

des conditions générales du marché, des taux de change et des prévisions à long terme des taux d'imposition applicables et d'un taux d'actualisation après impôts de 10 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Un test de dépréciation a été effectué à l'égard du programme d'avion *Global 7500* étant donné que ce programme n'a été mis en service qu'en décembre 2018, et à la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avion *Global 7500*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2018.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2018 pour le programme d'avion *Global 7500*.

Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel Transport. Une évaluation de dépréciation est effectuée au moins une fois l'an ou lorsque des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que le goodwill pourrait avoir subi une perte de valeur. Nous avons choisi d'effectuer l'évaluation annuelle de dépréciation du goodwill au quatrième trimestre.

La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2018, la Société a achevé son test de dépréciation annuel du goodwill pour le secteur Transport et n'a relevé aucune dépréciation. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré du capital représentatif. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2018 était de 8,5 %.

Analyse de sensibilité

Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation au cours de 2018.

Évaluation des actifs d'impôt différé

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 13 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels

Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité de nos relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre nos résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. Nous constituons des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où nous exerçons nos activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques. Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent, ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement tributaire de l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence négative de 16 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence négative de 22 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence négative de 7 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence positive de 7 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite au Canada de la Société est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation de nos régimes de retraite et autres avantages de retraite au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement hypothétique. La courbe de rendement hypothétique est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de Sterling de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 24 ans au 31 décembre 2018.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 25 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés pour plus de détails à l'égard des hypothèses et de l'analyse de sensibilité utilisées pour déterminer les modifications à apporter aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation

Nous consolidons les entités lorsque, selon l'évaluation de la substance de notre relation, nous concluons que nous contrôlons les entités émettrices. Nous contrôlons une entité émettrice lorsque nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables en raison de nos liens avec celle-ci et que nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur celle-ci pour influencer sur nos rendements. Dans le cadre de cette évaluation, nous avons fait preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par les participations ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de Transport, sont des droits de protection ou des droits substantiels. Nous réévaluons la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

De temps à autre, nous participons à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, nous pouvons recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si nous agissons à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

Provision pour contrats déficitaires

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat. Dans la plupart des cas, l'avantage économique qui peut être reçu en vertu du contrat est composé de revenus liés aux contrats. Le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation, les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui sont directement liés au contrat. L'évaluation de la provision subit l'incidence des calendriers des livraisons prévues, étant donné que pour les nouveaux programmes d'avions, les premières unités en production engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement au cours de la production, et pour les contrats de fabrication à long terme de trains, les retards entraînent des pénalités.

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 1 % des coûts prévus aurait fait diminuer le RAI d'environ 161 millions \$ pour l'exercice 2018.

Composantes capitaux propres et passif dérivé de l'investissement de la Caisse

Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour la Société de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que l'investissement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. La Société présente les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée à titre de passif.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres à l'aide de la meilleure estimation de la Société de la valeur actuelle du montant du règlement, plutôt que selon un scénario où

la Société lance l'acquisition de la participation de la Caisse. 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 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 de Transport sur la durée prévue de l'option, en utilisant la meilleure estimation des résultats prévus de Transport sur la durée résiduelle de l'instrument et un écart-type dérivé des résultats historiques. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAll 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 de Transport, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement dont on pourrait raisonnablement penser qu'il se produira dans le rendement futur prévu de Transport.

Placements dans SCACS

Le 1^{er} juillet 2018, la Société a comptabilisé son placement en actions dans SCACS au montant de 1761 millions \$, représentant la participation de 33,55 % de la Société dans la juste valeur de SCACS estimée au 1^{er} juillet 2018. La juste valeur estimée de SCACS a été déterminée à l'aide d'une analyse des flux de trésorerie actualisés sur la base de conseils professionnels externes indépendants et de consultations avec le partenaire détenant le contrôle. Cette évaluation reposait, entre autres, sur des hypothèses à l'égard des synergies potentielles tirées de l'expertise en matière d'achats, de ventes, de commercialisation et de soutien à la clientèle qu'Airbus apportera au programme, ce qui nécessite un jugement important à l'égard de la future performance opérationnelle du programme.

Pour de plus amples renseignements, se reporter à la Note 31 – Cession d'activités.

Voir la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, pour de plus amples renseignements sur les estimations utilisées pour déterminer la juste valeur des engagements de financement de la Société à l'égard de SCACS et la juste valeur du placement de la Société dans des parts sans droit de vote de SCACS.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents de la Société visés par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi établi des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) (cadre de référence de 2013).

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 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 :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	Diminution
Euro	1,1450	1,1993	(5) %
Dollar canadien	0,7337	0,7975	(8) %
Livre sterling	1,2800	1,3517	(5) %

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

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	Diminution
Euro	1,1422	1,1770	(3) %
Dollar canadien	0,7582	0,7878	(4) %
Livre sterling	1,2878	1,3262	(3) %

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

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	Augmentation
Euro	1,1822	1,1281	5 %
Dollar canadien	0,7729	0,7705	0 %
Livre sterling	1,3367	1,2874	4 %

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 12 février 2019

	Autorisées	Émises et en cours
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	2 064 741 454 ⁽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 60 541 394 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 31 décembre 2018

Bons de souscription émis et en cours	305 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	111 545 290
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	89 344 947
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	60 541 394

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

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

Les avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550* sont présentement à la phase de développement et ils 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.

ALP, *AVENTRA*, *BiLevel*, *Bombardier*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 350*, *Challenger 600*, *Challenger 650*, *Challenger 850*, *CITYFLO*, *CRJ*, *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CRJ Series*, *EBI*, *FLEXITY*, *FLEXX*, *FlexCare*, *Global*, *Global 5000*, *Global 5500*, *Global 6000*, *Global 6500*, *Global 7500*, *Global 8000*, *INNOVIA*, *INTERFLO*, *Learjet*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *MITRAC*, *MOVIA*, *OMNEO*, *OPTIFLO*, *Parts Express*, *Primove*, *Q400*, *Q Series*, *Smart Services*, *TALENT*, *TRAXX*, *TWINDEXX*, *WAKO* et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

La version imprimée du présent rapport financier utilise un papier Rolland Opaque, contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 17 arbres matures, 742 kg de déchets, 2 439 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 16 317 kilomètres parcourus) et 60 564 litres d'eau.

Bombardier Inc., 800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : bombardier.com

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

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2018, 2017 et 2016 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

Exercices clos les 31 décembre	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2016
Revenus	16 236 \$	16 199 \$	16 339 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	232 \$	(494) \$	(1 022) \$
RPA (en dollars)			
De base	0,10 \$	(0,24) \$	(0,48) \$
Dilué	0,09 \$	(0,24) \$	(0,48) \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	— \$	— \$	— \$
Actions classe B (droits de vote limités)	— \$	— \$	— \$
Actions privilégiées, série 2	0,90 \$	0,72 \$	0,68 \$
Actions privilégiées, série 3	1,00 \$	0,89 \$	0,78 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$

Aux 31 décembre	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2016 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Total des actifs	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$
Passifs financiers non courants	10 619 \$	10 165 \$	9 737 \$

⁽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.

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

Le 13 février 2019

BOMBARDIER INC.
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)

 (Dressées conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2018					2017				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total retraité ⁽¹⁾	Quatrième trimestre retraité ⁽¹⁾	Troisième trimestre retraité ⁽¹⁾	Deuxième trimestre retraité ⁽¹⁾	Premier trimestre retraité ⁽¹⁾
Revenus										
Avions d'affaires	4 994 \$	1 494 \$	1 083 \$	1 307 \$	1 110 \$	4 933 \$	1 448 \$	1 074 \$	1 389 \$	1 022 \$
Avions commerciaux	1 756	421	256	616	463	2 317	651	515	626	525
Aérostructures et Services d'ingénierie	1 953	622	430	455	446	1 616	426	349	443	398
Transport	8 915	2 161	2 140	2 259	2 355	8 551	2 415	2 146	2 038	1 952
Siège social et élimination	(1 382)	(395)	(266)	(375)	(346)	(1 218)	(329)	(245)	(352)	(292)
	16 236 \$	4 303 \$	3 643 \$	4 262 \$	4 028 \$	16 199 \$	4 611 \$	3 839 \$	4 144 \$	3 605 \$
RAII										
Avions d'affaires	430 \$	145 \$	80 \$	108 \$	97 \$	394 \$	129 \$	87 \$	99 \$	79 \$
Avions commerciaux	(755)	(18)	4	(668)	(73)	(389)	(138)	(75)	(119)	(57)
Aérostructures et Services d'ingénierie	146	—	35	65	46	81	7	33	26	15
Transport	774	236	184	163	191	443	129	140	10	164
Siège social et élimination	406	(21)	(36)	523	(60)	(230)	(54)	(52)	(73)	(51)
	1 001	342	267	191	201	299	73	133	(57)	150
Charges de financement ⁽²⁾	712	261	147	163	162	801	279	181	198	159
Revenus de financement ⁽²⁾	(106)	(33)	(25)	(31)	(38)	(56)	(21)	(14)	(12)	(25)
RAI	395	114	145	59	77	(446)	(185)	(34)	(243)	16
Impôts sur le résultat	77	59	(4)	(11)	33	79	3	66	—	10
Résultat net	318 \$	55 \$	149 \$	70 \$	44 \$	(525) \$	(188) \$	(100) \$	(243) \$	6 \$
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	232 \$	15 \$	111 \$	68 \$	38 \$	(494) \$	(190) \$	(83) \$	(227) \$	6 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	86	40	38	2	6	(31)	2	(17)	(16)	—
	318 \$	55 \$	149 \$	70 \$	44 \$	(525) \$	(188) \$	(100) \$	(243) \$	6 \$
RPA (en dollars)										
De base	0,10 \$	0,02 \$	0,04 \$	0,03 \$	0,01 \$	(0,24) \$	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,11) \$	0,00 \$
Dilué	0,09 \$	0,02 \$	0,04 \$	0,02 \$	0,01 \$	(0,24) \$	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,11) \$	0,00 \$
Fourchette du cours des actions classe B à droits de vote limités (en dollars canadiens)										
Haut	5,58 \$	4,71 \$	5,58 \$	5,36 \$	4,16 \$	3,24 \$	3,24 \$	2,67 \$	2,67 \$	2,76 \$
Bas	1,59 \$	1,59 \$	4,10 \$	3,55 \$	2,80 \$	1,96 \$	2,15 \$	1,96 \$	2,01 \$	1,99 \$

⁽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⁾ Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action et le nombre d'actions ordinaires)

Pour les exercices clos les 31 décembre	2018	2017	2016	2015	2014
	<i>retraité ⁽¹⁾</i>				
Revenus	16 236 \$	16 199 \$	16 339 \$	18 172 \$	20 111 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	1 029 \$	725 \$	427 \$	554 \$	923 \$
Éléments spéciaux	28	426	485	5 392	1 489
RAII	1 001	299	(58)	(4 838)	(566)
Charges de financement	712	801	819	418	249
Revenus de financement	(106)	(56)	(70)	(70)	(75)
RAI	395	(446)	(807)	(5 186)	(740)
Impôts sur le résultat	77	79	174	154	506
Résultat net	318 \$	(525) \$	(981) \$	(5 340) \$	(1 246) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	232 \$	(494) \$	(1 022) \$	(5 347) \$	(1 260) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	86 \$	(31) \$	41 \$	7 \$	14 \$
Résultat net ajusté⁽²⁾	438 \$	91 \$	(268) \$	326 \$	648 \$
RPA (en dollars)					
De base	0,10 \$	(0,24) \$	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$
Dilué	0,09 \$	(0,24) \$	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$
Ajusté ⁽²⁾	0,14 \$	0,04 \$	(0,15) \$	0,14 \$	0,35 \$
Information générale					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	5 803 \$	6 498 \$	6 383 \$	7 335 \$	8 086 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	415 \$	1 317 \$	1 201 \$	1 862 \$	1 964 \$
Amortissement	272 \$	314 \$	371 \$	438 \$	417 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	11 \$	51 \$	10 \$	4 300 \$	1 266 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,10 \$
Classe B à droits de vote limités	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,10 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,90 \$	0,72 \$	0,68 \$	0,70 \$	0,75 \$
Série 3	1,00 \$	0,89 \$	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Actions classe A					
Haut	5,60 \$	3,25 \$	3,35 \$	4,24 \$	4,68 \$
Bas	1,70 \$	1,87 \$	0,89 \$	1,18 \$	3,30 \$
Clôture	2,08 \$	3,05 \$	2,33 \$	1,49 \$	4,13 \$
Actions classe B à droits de vote limités					
Haut	5,58 \$	3,24 \$	2,28 \$	4,24 \$	4,68 \$
Bas	1,59 \$	1,96 \$	0,72 \$	1,03 \$	3,41 \$
Clôture	2,03 \$	3,03 \$	2,16 \$	1,34 \$	4,15 \$
Aux 31 décembre					
	<i>retraité ⁽¹⁾</i>				
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	2 373	2 194	2 193	2 220	1 740
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	(2,63) \$	(3,20) \$	(2,95) \$	(1,99) \$	(0,18) \$

⁽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 pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2018 et 2017.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux 31 décembre	2018	2017	2016	2015	2014
		<i>retraité ⁽¹⁾</i>	<i>retraité ⁽¹⁾</i>		
Actifs					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 187 \$	2 988 \$	3 384 \$	2 720 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 575	1 174	1 220	1 473	1 538
Actifs sur contrat	2 617	2 460	1 631	—	—
Stocks	4 402	3 429	4 286	6 978	7 970
Autres actifs financiers	210	415	336	450	530
Autres actifs	357	427	427	484	592
Actifs détenus en vue de la vente	—	4 150	—	—	—
Actifs courants	12 348	15 043	11 284	12 105	13 119
Immobilisations corporelles	1 557	1 696	1 949	2 061	2 092
Outillage des programmes aéronautiques	4 519	3 581	5 174	3 975	6 823
Goodwill	1 948	2 042	1 855	1 978	2 127
Impôts sur le résultat différés	746	595	698	761	875
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	2 211	491	332	356	294
Autres actifs financiers	1 030	825	915	870	1 328
Autres actifs	599	643	588	797	956
Actifs non courants	12 610	9 873	11 511	10 798	14 495
	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$	22 903 \$	27 614 \$
Passifs					
Fournisseurs et autres créditeurs	4 634 \$	3 964 \$	3 045 \$	4 040 \$	4 216 \$
Provisions	1 390	1 630	1 542	1 108	990
Passifs sur contrat	4 262	3 820	3 840	—	—
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	—	—	—	1 408	1 698
Avances sur programmes aéronautiques	—	—	—	2 002	3 339
Autres passifs financiers	607	342	608	991	1 010
Autres passifs	1 499	1 723	1 634	2 274	2 182
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	—	2 686	—	—	—
Passifs courants	12 392	14 165	10 669	11 823	13 435
Provisions	1 110	781	1 561	918	562
Passifs sur contrat	1 933	1 272	1 673	—	—
Avances sur programmes aéronautiques	—	—	—	1 534	1 608
Dettes à long terme	9 093	9 200	8 738	8 908	7 627
Avantages de retraite	2 381	2 633	2 647	2 159	2 629
Autres passifs financiers	1 526	965	999	619	602
Autres passifs	537	595	891	996	1 096
Passifs non courants	16 580	15 446	16 509	15 134	14 124
	28 972	29 611	27 178	26 957	27 559
Capitaux propres (déficit)					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 563)	(6 608)	(6 054)	(4 067)	42
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 549	1 913	1 671	13	13
	(4 014)	(4 695)	(4 383)	(4 054)	55
	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$	22 903 \$	27 614 \$

⁽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.

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2018 et 2017**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2018. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2018. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

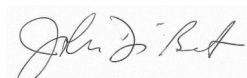
Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

Le comité d'audit est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction



John Di Bert, CPA, CA
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 13 février 2019

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de Bombardier Inc. et de ses filiales (le « groupe »), qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017, et les états du résultat consolidés, les états du résultat global consolidés, les états des variations des capitaux propres consolidés et les tableaux des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017 conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport. Nous sommes indépendants du groupe conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent :

- du rapport de gestion;
- des informations contenues dans le rapport financier, outre les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Nous avons obtenu le rapport de gestion et le rapport financier avant la date du présent rapport. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité du groupe à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider le groupe ou de cesser son activité ou si aucune solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière du groupe.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit.

En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du groupe;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du groupe à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener le groupe à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes s'il y a lieu.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Zahid Fazal.

(1)

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Montréal, Canada

Le 13 février 2019

(1) CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A122227

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2018 et 2017

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

États financiers consolidés	178
Notes aux états financiers consolidés	183
1. MODE DE PRÉSENTATION	183
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	183
3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	197
4. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	201
5. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	202
6. INFORMATION SECTORIELLE	208
7. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	212
8. AUTRES CHARGES (REVENUS)	212
9. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	213
10. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	215
11. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	216
12. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	218
13. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	219
14. RÉSULTAT PAR ACTION	221
15. INSTRUMENTS FINANCIERS	222
16. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	225
17. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	226
18. SOLDES DES CONTRATS	227
19. STOCKS	228
20. CARNET DE COMMANDES	229
21. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	229
22. AUTRES ACTIFS	230
23. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	231
24. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	232
25. AVANTAGES DE RETRAITE	233
26. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	243
27. PROVISIONS	244
28. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	245
29. AUTRES PASSIFS	245
30. DETTE À LONG TERME	246
31. CESSION D'ACTIVITÉS	247
32. CAPITAL SOCIAL	250
33. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	253
34. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	255
35. FACILITÉS DE CRÉDIT	256
36. GESTION DU CAPITAL	257
37. GESTION DU RISQUE FINANCIER	258
38. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	263
39. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	268
40. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	269
41. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	270
42. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	270
43. TRANSACTIONS	276
44. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE	277

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

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

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Revenus		16 236 \$	16 199 \$
Coût des ventes	19	13 958	14 204
Marge brute		2 278	1 995
Charges de vente et d'administration		1 156	1 194
R et D	7	217	240
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	39	(66)	(175)
Autres charges (revenus)	8	(58)	11
Éléments spéciaux	9	28	426
RAII		1 001	299
Charges de financement	10	712	801
Revenus de financement	10	(106)	(56)
RAI		395	(446)
Impôts sur le résultat	13	77	79
Résultat net		318 \$	(525) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		232 \$	(494) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		86	(31)
		318 \$	(525) \$
RPA (en dollars)	14		
De base		0,10 \$	(0,24) \$
Dilué		0,09 \$	(0,24) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS
 Pour les exercices clos les 31 décembre
 (en millions de dollars américains)

	Notes	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Résultat net		318 \$	(525) \$
AERG			
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net			
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie ⁽²⁾			
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		(263)	250
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽³⁾⁽⁴⁾		10	36
Impôts sur le résultat	13	55	(29)
Incidence des fluctuations de taux de change		(3)	(1)
		(201)	256
Actifs financiers DAV			
Gain net (perte nette) non réalisé(e)		1	(2)
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		33	(161)
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG			
Perte nette non réalisée		(6)	—
Avantages de retraite ⁽²⁾			
Réévaluation des régimes à prestations définies		278	252
Impôts sur le résultat	13	(6)	(68)
		266	184
Total des AERG		99	277
Total du résultat global		417 \$	(248) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		413 \$	(395) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		4	147
		417 \$	(248) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprend 1 million \$ de perte liée aux couvertures de flux de trésorerie et 7 millions \$ de perte liée aux avantages de retraite relatifs à notre quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et entreprises associées pour l'exercice 2018.

⁽³⁾ Comprend 15 millions \$ de gain reclassé à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2018 (53 millions \$ de perte pour l'exercice 2017).

⁽⁴⁾ Un montant de 34 millions \$ de perte nette différée devrait être reclassé des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2019.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	31 décembre 2018	31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 retraité ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	16	3 187 \$	2 988 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	17	1 575	1 174	1 220
Actifs sur contrat	18	2 617	2 460	1 631
Stocks	19	4 402	3 429	4 286
Autres actifs financiers	21	210	415	336
Autres actifs	22	357	427	427
Actifs détenus en vue de la vente	31	—	4 150	—
Actifs courants		12 348	15 043	11 284
Immobilisations corporelles	23	1 557	1 696	1 949
Outillage des programmes aéronautiques	24	4 519	3 581	5 174
Goodwill	24	1 948	2 042	1 855
Impôts sur le résultat différés	13	746	595	698
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	39	2 211	491	332
Autres actifs financiers	21	1 030	825	915
Autres actifs	22	599	643	588
Actifs non courants		12 610	9 873	11 511
		24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	26	4 634 \$	3 964 \$	3 045 \$
Provisions	27	1 390	1 630	1 542
Passifs sur contrat	18	4 262	3 820	3 840
Autres passifs financiers	28	607	342	608
Autres passifs	29	1 499	1 723	1 634
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	31	—	2 686	—
Passifs courants		12 392	14 165	10 669
Provisions	27	1 110	781	1 561
Passifs sur contrat	18	1 933	1 272	1 673
Dettes à long terme	30	9 093	9 200	8 738
Avantages de retraite	25	2 381	2 633	2 647
Autres passifs financiers	28	1 526	965	999
Autres passifs	29	537	595	891
Passifs non courants		16 580	15 446	16 509
		28 972	29 611	27 178
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 563)	(6 608)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	11	1 549	1 913	1 671
		(4 014)	(4 695)	(4 383)
		24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$
Engagements et éventualités	42			

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Pierre Beaudoin
Administrateur



Diane Giard
Administratrice

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les

(en millions de dollars américains)

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

	Capital social			Résultats non distribués (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	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
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	—	—	—	(494)	—	—	—	—	—	(494)	(31)	(525)
AERG	—	—	—	—	195	—	(2)	250	(344)	99	178	277
	—	—	—	(494)	195	—	(2)	250	(344)	(395)	147	(248)
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	(27)	—	—	—	—	—	(27)	—	(27)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(82)	(82)
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(177)	—	—	—	—	—	(177)	177	—
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	2	—	—	—	(2)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	45	—	—	—	45	—	45
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	—	—	—	232	—	—	—	—	—	232	86	318
AERG	—	—	—	—	272	—	(5)	(195)	109	181	(82)	99
	—	—	—	232	272	—	(5)	(195)	109	413	4	417
Émission de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	270	—	—	—	—	—	—	270	—	270
Émission du capital social ⁽³⁾	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Options exercées	—	42	—	—	—	(11)	—	—	—	31	—	31
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	4
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(93)	(93)
Actions acquises – Régimes d'UAR	—	(97)	—	—	—	—	—	—	—	(97)	—	(97)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	49	—	—	—	(49)	—	—	—	—	—	—
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle ⁽⁴⁾	—	—	—	(116)	—	—	—	—	—	(116)	(275)	(391)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	65	—	—	—	65	—	65
Au 31 décembre 2018	347 \$	2 623 \$	343 \$	(6 294) \$	(2 305) \$	176 \$	(1) \$	(68) \$	(384) \$	(5 563) \$	1 549 \$	(4 014) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 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 31 – Cession d'activités, pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 32 – Capital social, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Comprend un montant de 391 millions \$ lié à la décomptabilisation de la participation ne donnant pas le contrôle relative à la cession de SCACS. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars américains)

	Notes	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Activités opérationnelles			
Résultat net		318 \$	(525) \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement	23, 24	272	314
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	8, 9, 23, 24	11	51
Impôts sur le résultat différés	13	(74)	35
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	8, 9	(636)	(38)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	9, 31	616	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	39	(66)	(175)
Charge à base d'actions	33	65	45
Perte sur remboursement de dette à long terme	9	—	23
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	9	31	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		72	55
Variation nette des soldes hors caisse	34	(12)	746
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		597	531
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(1 164)	(1 389)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	9	749	72
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCACS du périmètre de consolidation	31	(151)	—
Sorties de fonds liées à une cession d'activités	31	(36)	—
Placement dans des parts sans droit de vote de SCACS	31	(225)	—
Vente de placements dans des titres		133	—
Autres		(7)	(5)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(701)	(1 322)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	30	—	988
Remboursement de dette à long terme	30	(15)	(651)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre du régime d'UAR		(97)	—
Dividendes versés – actions privilégiées		(20)	(18)
Émission d'actions classe B	32	506	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(93)	(89)
Autres		(60)	200
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		221	430
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		13	34
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		130	(327)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice ⁽²⁾		3 057	3 384
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice ⁽²⁾	16	3 187 \$	3 057 \$
Information supplémentaire ⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		674 \$	594 \$
Impôts sur le résultat		147 \$	94 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		32 \$	61 \$
Impôts sur le résultat		5 \$	8 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

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

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit et l'intérêt payé sur la prolongation des délais de règlement des comptes fournisseurs. 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.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

(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 principales activités de la Société sont décrites à la Note 6 – Information sectorielle.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2018 et 2017 a été autorisée par le conseil d'administration le 13 février 2019.

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

Règles de consolidation

Filiales – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus ou les actifs représentent plus de 10 % du total des revenus ou plus de 10 % du total des actifs des secteurs Aéronautique ou Transport sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	R.-U.
Bombardier Transportation Canada Inc.	Canada
Learjet Inc.	É.-U.

Les revenus et les actifs de ces filiales, combinés à ceux de Bombardier Inc., ont totalisé 66 % des revenus consolidés et 78 % des actifs consolidés pour l'exercice 2018 (63 % et 63 % pour l'exercice 2017).

Coentreprises – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle d'activités pertinentes comme la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

Entreprises associées – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour Transport et principalement le dollar américain pour les secteurs d'activité aéronautiques.

Transactions en monnaie étrangère – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

Établissements à l'étranger – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017	2018	2017
Euro	1,1450	1,1993	1,0541	1,1822	1,1281
Dollar canadien	0,7337	0,7975	0,7430	0,7729	0,7705
Livre sterling	1,2800	1,3517	1,2312	1,3367	1,2874

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont généralement comptabilisés progressivement. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Le prix de transaction des contrats est ajusté en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix et aux mesures incitatives liées à la performance sont incluses 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. 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 biens ou services supplémentaires. Si la révision d'un contrat indique que les coûts prévus pour honorer le contrat sont supérieurs aux avantages économiques que l'on s'attend à recevoir aux termes du contrat, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée à titre de provision pour contrats déficitaires et la charge correspondante est comptabilisée dans le coût des ventes. Les avantages à recevoir attendus se limitent habituellement aux revenus tirés du contrat connexe.

Les options pour des actifs supplémentaires sont comptabilisées comme des modifications de contrat lorsqu'elles sont exercées. Les modifications de contrats à long terme de la Société dans Transport sont généralement comptabilisées dans le cadre du contrat existant dans la mesure où les biens et les services restants sont considérés

comme faisant partie d'une seule et même obligation de prestation qui est partiellement remplie à la date de la modification du contrat. L'effet de la modification du contrat sur le prix de transaction et sur la mesure dans laquelle la seule obligation de prestation est remplie est comptabilisé comme un ajustement des produits des revenus à la date de la modification du contrat, ou comme un ajustement cumulatif de rattrapage.

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont considérés comme une seule et même obligation de prestation et sont comptabilisés à la livraison, soit le moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'avion et la Société, rempli son obligation de prestation. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

Pour ce qui est des ventes à livrer relatives à de nouveaux avions, les revenus sont comptabilisés lorsque le client a obtenu le contrôle de l'avion et qu'il a demandé que l'avion lui soit livré ultérieurement, que l'avion est identifié séparément comme appartenant au client, que l'avion est prêt à livrer au client et que la société n'a pas le loisir d'utiliser le produit ou de le destiner à un autre client.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés au moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'actif promis et la Société, rempli son obligation de prestation. Les services après-vente sont généralement comptabilisés au fil du temps.

Les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés de son contrat avec SCACS relatif au programme d'avions A220 ainsi que de ses contrats avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux de Bombardier sont comptabilisés à la livraison.

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 certaines 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.

Soldes des contrats

Les soldes liés aux contrats comprennent les actifs sur contrat et les passifs sur contrat présentés séparément dans les états de la situation financière consolidés.

Actifs sur contrat – Comptabilisés lorsque les biens ont été livrés ou que les services ont été rendus aux clients avant la réception de la contrepartie ou avant que la Société ait un droit inconditionnel à un paiement au titre de la prestation effectuée jusqu'à la date considérée. Les actifs sur contrat sont par la suite transférés dans les débiteurs lorsque le droit au paiement devient inconditionnel. Les actifs sur contrat comprennent les coûts engagés et les marges comptabilisées en excédent des avances et facturations progressives sur les contrats de production et de service à long terme.

Passifs sur contrat – Comptabilisés lorsque des montants sont reçus des clients avant la livraison de biens ou la prestation de services aux clients. Les passifs sur contrat sont par la suite comptabilisés dans les revenus lorsque la Société remplit ses obligations de prestation en vertu des contrats ou au fur et à mesure qu'elle les remplit. Les passifs sur contrat comprennent les avances reçues aux termes des programmes aéronautiques, les avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés et des marges comptabilisées au titre des contrats à long terme et les autres revenus différés liés à l'exploitation et la maintenance de systèmes.

La position nette de l'actif sur contrat ou du passif sur contrat est déterminée pour chaque contrat. Les flux de trésorerie relatifs aux avances et aux facturations progressives, y compris les montants reçus et consentis par des tiers, sont classés à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Aide et avances gouvernementales remboursables

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé. Les avances gouvernementales remboursables sont ajustées advenant un changement quant au nombre d'avions à livrer et au moment de la livraison. Les avances gouvernementales remboursables consenties à la Société afin de financer les activités de recherche et de développement selon un partage des risques sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles de la Société et sont par conséquent présentées à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles à l'état des flux de trésorerie.

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.

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution. L'investissement en actions convertibles de la Caisse dans BT Holdco est pris en compte dans le RPA dilué en ajustant le résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. pour refléter leur quote-part du résultat de Transport après conversion. Voir la Note 11 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les parts sans droit de vote de SCACS, les créances d'une partie liée, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que la Société a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si la Société a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, la Société effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Si un transfert d'une créance client entraîne la décomptabilisation de l'actif, le produit en trésorerie correspondant est classé à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme étant évalués au coût amorti

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Autres instruments financiers – Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée, certains prêts et créances liés à des contrats de location – avions, et certains autres actifs financiers sont tous des actifs financiers évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur. Les fournisseurs et autres créditeurs, les emprunts à court terme, la dette à long terme, certaines avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et certains autres passifs financiers sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers font l'objet d'une révision pour moins-value. Les créances clients, les actifs sur contrat et les créances liées aux contrats de location font l'objet d'un test de dépréciation fondé sur l'approche simplifiée dans le cadre de laquelle la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments. Pour les actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit n'a pas augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Pour les autres actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit a augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments.

b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un ou l'autre des critères suivants : i) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou ii) le groupe de passifs financiers ou d'actifs et de passifs financiers est géré et sa performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net les engagements de reprise, les incitatifs à la location et certaines avances gouvernementales remboursables.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

c) Instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les créances d'une partie liée, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, les parts sans droit de vote de SCACS et certains prêts et créances liés à des contrats de location – avions doivent tous être classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), à l'exception des variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt ou lorsqu'elles se rapportent à un instrument détenu à des fins de placement, lesquelles sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent des options de rachat sur titres de dette à long terme, des options de conversion ainsi que des instruments de change et d'autres instruments financiers dérivés qui ne sont pas étroitement liés à des contrats de vente ou d'achat. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

d) Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG

Les placements dans des titres sont classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG. Hormis les instruments de capitaux propres, les placements dans des titres sont comptabilisés à la juste valeur et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, à l'exception des gains ou pertes liés à la dépréciation et des gains et pertes de change sur les placements monétaires, notamment les placements à revenu fixe, lesquels sont comptabilisés en résultat. En ce qui a trait aux instruments de capitaux propres, compris dans les placements dans des titres, qui ont été désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au moment de la comptabilisation initiale, les variations ultérieures de la juste valeur sont comptabilisées dans les AERG, sans recyclage dans le résultat net. Les revenus de dividendes sont comptabilisés dans les revenus de financement.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

Couvertures de juste valeur – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

Couvertures de flux de trésorerie – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

Les secteurs aéronautiques ont couvert leur exposition au risque de change au moyen de contrats de change à terme. Il existe une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture du fait que les modalités des contrats de change à terme concordent avec celles de la transaction prévue très probable (c.-à-d. le montant nominal et la date de règlement prévue). L'exposition de Transport au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, Transport conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes allant jusqu'à l'échéance de la période pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Il s'agit d'une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture étant donné que les conditions essentielles, selon une désignation au comptant, concordent étroitement. Les conditions essentielles sont le montant nominal et la devise.

La Société utilise un dérivé hypothétique pour tester l'efficacité de la couverture et compare les variations de la juste valeur des instruments de couverture aux variations de la juste valeur des éléments couverts attribuables aux risques couverts. L'inefficacité de la couverture peut être fonction de la valeur temps de l'argent, selon une désignation au comptant, étant donné que les dates de règlement attendues de la transaction prévue et du contrat à terme ne concordent plus, en raison de différents indices, et des variations des montants prévus de flux de trésorerie des éléments couverts et des instruments de couverture. La Société a établi un ratio de couverture de 1:1.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Contrats de location

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

La Société conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des avions, des simulateurs de vol et des propriétés, selon lesquelles elle vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. Ces contrats de location sont en général comptabilisés à titre de contrats de location simple selon la méthode comptable

susmentionnée pour le classement des contrats de location. Dans le cas des avions, la vente est comptabilisée dans les revenus et le produit en trésorerie est classé à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles. Dans le cas des simulateurs de vol et des propriétés, la vente est comptabilisée comme une cession d'immobilisations corporelles, le gain ou la perte correspondants sur la vente étant aussi comptabilisés, et le produit en trésorerie est classé à titre de cession d'immobilisations corporelles dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement.

Lorsque la Société est le locataire – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location - financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Lorsque la Société est le locateur – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location – avions. Les revenus d'intérêts sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

Évaluation des stocks

Programmes aéronautiques et produits finis – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite. Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées

et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe. Les coûts des services passés sont comptabilisés en résultat à la première des dates suivantes i) la date de modification ou de réduction du régime ou ii) la date à laquelle la Société a comptabilisé les coûts de restructuration.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (comme les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai pour les secteurs aéronautiques, et les coûts de développement des plateformes pour Transport) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt, et excluent les coûts qui n'étaient pas nécessaires pour créer l'actif, comme les inefficacités constatées.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrait sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits ⁽¹⁾
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 8 ans

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2018, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques devrait être produit sur les 14 prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements pour l'outillage des programmes aéronautiques et les coûts de développement des plateformes de Transport est comptabilisée dans les charges de R et D, et pour les immobilisations incorporelles, dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. La Société suspend la capitalisation des coûts d'emprunt pendant de longues périodes où elle suspend le développement d'un actif qualifié. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société à la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. Une reprise de perte de valeur reflète une augmentation du potentiel de service estimé d'un actif. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Dépréciation des placements dans des coentreprises et des entreprises associées

Les placements de la Société dans ses coentreprises et entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence après la comptabilisation initiale. La valeur comptable du placement est ajustée pour comptabiliser les variations de la quote-part des actifs nets de l'entreprise associée ou de la coentreprise revenant à la Société depuis la date d'acquisition. Le goodwill lié à l'entreprise associée ou à la coentreprise est compris dans la valeur comptable du placement et ne fait pas l'objet d'un test de dépréciation distinct.

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société est présentée à l'état du résultat consolidé.

Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, la Société détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur liée à son placement dans son entreprise associée ou sa coentreprise. Chaque date de clôture, la Société détermine s'il existe une indication objective de la dépréciation du placement dans sa coentreprise ou son entreprise associée. Le cas échéant, le montant de la dépréciation, qui correspond à la différence entre la valeur recouvrable de la coentreprise ou de l'entreprise associée et sa valeur comptable, est comptabilisé à titre de perte dans le résultat.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour les garanties de type assurance est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle procurent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – S'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les coûts qui portent directement sur le contrat comme les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui se rapportent directement au contrat. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite, sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et

qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UAI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UAI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UAI touchant l'acquisition prévue des droits rattachés est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAR, d'UAD et d'UAI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, UAD et UAI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

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, à moins que l'incidence des variations du risque de crédit du passif ne crée ou n'augmente la non-concordance comptable au résultat net.

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 pouvait 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 occasionne des reports dans la comptabilisation des revenus et des marges 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, étaient comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant était considéré comme probable et qu'il pouvait être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable

ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tient compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure.

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

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

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

Selon l'IFRS 15, les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés du contrat relatif au programme d'avions A220 avec SCACS sont comptabilisés à la livraison. Bien que ce changement ait une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et du bénéfice du secteur Aérostructures et Services d'ingénierie, il ne touche pas les résultats consolidés de la Société pour les périodes antérieures étant donné que SCACS faisait partie du périmètre de consolidation.

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 rétroactifs 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) \$

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 :

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	1 194	—	1 194
R et D	240	—	240
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(175)	—	(175)
Autres charges	11	—	11
Éléments spéciaux	426	—	426
RAII	246	53	299
Charges de financement	778	23	801
Revenus de financement	(56)	—	(56)
RAI	(476)	30	(446)
Impôts sur le résultat	77	2	79
Résultat net	(553) \$	28 \$	(525) \$
Attribuable aux :			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(516) \$	22 \$	(494) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(37)	6	(31)
	(553) \$	28 \$	(525) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,25) \$	0,01 \$	(0,24) \$

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

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

	31 décembre 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	1 231 \$	(57) \$	1 174 \$
Actifs sur contrat	—	2 460	2 460
Stocks	5 890	(2 461)	3 429
Autres actifs	1 094	(24)	1 070
Impôts sur le résultat différés	603	(8)	595
Autres actifs courants	7 553	—	7 553
Autres actifs non courants	8 635	—	8 635
	25 006 \$	(90) \$	24 916 \$
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	4 194 \$	(230) \$	3 964 \$
Provisions	1 751	660	2 411
Passifs sur contrat	—	5 092	5 092
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 990	(1 990)	—
Avances sur programmes aéronautiques	2 074	(2 074)	—
Autres passifs	3 056	(738)	2 318
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	2 533	153	2 686
Autres passifs courants	342	—	342
Autres passifs non courants	12 798	—	12 798
	28 738	873	29 611
Capitaux propres (déficit)			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 702)	(906)	(6 608)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 970	(57)	1 913
	(3 732)	(963)	(4 695)
	25 006 \$	(90) \$	24 916 \$
			1 ^{er} janvier 2017
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	1 291 \$	(71) \$	1 220 \$
Actifs sur contrat	—	1 631	1 631
Stocks	5 844	(1 558)	4 286
Autres actifs	1 041	(26)	1 015
Impôts sur le résultat différés	705	(7)	698
Autres actifs courants	3 720	—	3 720
Autres actifs non courants	10 225	—	10 225
	22 826 \$	(31) \$	22 795 \$
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	3 239 \$	(194) \$	3 045 \$
Provisions	2 266	837	3 103
Passifs sur contrat	—	5 513	5 513
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 539	(1 539)	—
Avances sur programmes aéronautiques	3 085	(3 085)	—
Autres passifs	3 194	(669)	2 525
Autres passifs courants	608	—	608
Autres passifs non courants	12 384	—	12 384
	26 315	863	27 178
Capitaux propres (déficit)			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 243)	(811)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 754	(83)	1 671
	(3 489)	(894)	(4 383)
	22 826 \$	(31) \$	22 795 \$

En plus des changements touchant les capitaux propres, certains reclassements ont été effectués. Les soldes liés aux contrats ont été reclassés des stocks, avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme, avances sur programmes aéronautiques, autres actifs et autres passifs aux actifs et passifs sur contrat. Voir la Note 18 – 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. 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 18 – Soldes des contrats et la Note 27 – 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.

4. 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, et la Société a choisi de recourir à l'approche rétrospective modifiée. La Société choisira d'appliquer la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. Par conséquent, la Société n'appliquera pas la norme aux contrats qui n'ont pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société choisira d'utiliser les exemptions proposées par la norme pour les contrats de location qui arriveront à échéance dans les 12 mois suivant la date de l'application initiale, et les contrats de location pour lesquels l'actif sous-jacent est de faible valeur.

La Société a évalué 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 correspondant 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 liée à l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple. Ce changement de méthode devrait se traduire par la comptabilisation d'un actif lié au droit d'utilisation et d'une obligation locative totalisant environ 565 millions \$. De plus, la Société est partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 41 millions \$ qui sont comptabilisés dans la dette à long terme et qui seront reclassés à titre d'obligation locative le 1^{er} janvier 2019. La Société continue d'évaluer l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16 sur les soldes d'impôt différé.

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. L'analyse de la Société n'a pas permis de déceler des écarts importants résultant de l'adoption de la norme IFRIC 23.

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 entrerait 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 appliquera ces modifications aux modifications des plans, réductions ou liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1^{er} janvier 2019.

5. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations et les jugements sont faits; et
- des estimations ou des jugements différents ayant une incidence notable sur les états financiers consolidés pouvaient raisonnablement avoir été utilisés.

Les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, la direction utilise l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque secteur isolable, puis consolidés. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme – Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et les secteurs d'activité aéronautiques concluent des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés progressivement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation

est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement.

Le prix de transaction du contrat inclut les ajustements en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où ils constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix et les mesures incitatives liées à la performance sont incluses 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.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts, comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, et des coûts et heures de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité pour la Société d'engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement, à moins qu'un ajustement ait été apporté au prix de transaction, auquel cas ils sont comptabilisés en réduction des revenus estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction examine les coûts et les revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres et révisé les hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Toute révision, dont l'incidence pourrait être importante, est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulé au cours de la période où les estimations sont révisées.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 91 millions \$ pour l'exercice 2018.

Outillage des programmes aéronautiques – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Les valeurs recouvrables des actifs aéronautiques ou UGT sont fondées sur la juste valeur moins les coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2018. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures

prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des prévisions à long terme des taux d'imposition applicables et d'un taux d'actualisation après impôts de 10 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Un test de dépréciation a été effectué à l'égard de l'avion *Global 7500* étant donné qu'il n'a été mis en service qu'en décembre 2018, et d'après cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées:

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avion *Global 7500*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune dépréciation pour l'exercice 2018.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2018 pour le programme d'avion *Global 7500*.

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2018, la Société a effectué un test de dépréciation annuel du goodwill de Transport et n'a constaté aucune perte de valeur. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années, et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2018 était de 8,5 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de charge de dépréciation au cours de 2018.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 13 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels – Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques. Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent, ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement tributaire de l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées:

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence négative de 16 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence négative de 22 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence négative de 7 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2018, le RAI d'Avions commerciaux pour 2018 aurait subi une incidence positive de 7 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme – Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette

d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de la Société au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement hypothétique. La courbe de rendement hypothétique est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de Sterling de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 24 ans au 31 décembre 2018.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 25 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Provision pour contrats déficitaires – Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu d'un contrat ferme sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Dans la plupart des cas, l'avantage économique qui peut faire l'objet d'un recouvrement en vertu du contrat est composé de revenus liés aux contrats. Le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation, les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et les problèmes technologiques, ainsi que les répartitions de coûts indirects qui se rapportent directement au contrat. L'évaluation de la provision subira l'incidence des calendriers des livraisons prévues, étant donné que pour les nouveaux programmes d'avions, les premières unités en production engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, et pour les contrats de fabrication de trains à long terme, les retards entraînent des pénalités.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts prévus aurait fait diminuer le RAI d'environ 161 millions \$ pour l'exercice 2018.

Placements en actions et passif dérivé de la Caisse – Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour la Société de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que le placement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. La Société présente les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée à titre de passif.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres à l'aide de la meilleure estimation de la Société de la valeur actuelle du montant du règlement, plutôt que selon un scénario où la Société lance l'acquisition de la participation de la Caisse. 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 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, en utilisant la meilleure estimation des résultats prévus de Transport sur la durée résiduelle de l'instrument et un écart-type dérivé des résultats historiques. 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, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement dont on pourrait raisonnablement penser qu'il se produira dans le rendement futur prévu de Transport.

Consolidation – De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

La Société fait également preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par la participation ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de Transport, sont des droits de protection plutôt que des droits fondamentaux. La Société réévalue la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

Placements dans SCACS – Le 1^{er} juillet 2018, la Société a comptabilisé son placement en actions dans SCACS au montant de 1761 millions \$, représentant sa participation de 33,55 % dans la juste valeur de SCACS estimée au 1^{er} juillet 2018. La juste valeur estimée de SCACS a été déterminée à l'aide d'une analyse des flux de trésorerie actualisés sur la base de conseils professionnels externes indépendants et de consultations avec le partenaire détenant le contrôle. Cette évaluation reposait entre autres sur des hypothèses à l'égard des synergies potentielles tirées de l'expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle qu'Airbus apportera au programme, ce qui nécessite un jugement important à l'égard de la future performance opérationnelle du programme.

Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 31 – Cession d'activités.

Voir la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers pour de plus amples renseignements sur les estimations utilisées pour déterminer la juste valeur des engagements de financement de la Société à l'égard de SCACS et la juste valeur du placement de la Société dans des parts sans droit de vote de SCACS.

6. 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, commercialise 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 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* et le biturbopropulseur *Q400* et participe à un partenariat avec Airbus visant la gamme d'avions A220. Avions commerciaux offre des services et du soutien après-vente à son importante flotte en service.

Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit, développe 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 une gamme étendue de solutions novatrices et performantes dans l'industrie du transport sur rail couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché.

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 méthodes comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

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

						2018
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	8 910 \$	4 991 \$	1 755 \$	576 \$	4 \$	16 236 \$
Revenus intersectoriels	5	3	1	1 377	(1 386)	—
Total des revenus	8 915	4 994	1 756	1 953	(1 382)	16 236
RAI avant éléments spéciaux	750	420	(157)	188	(172)	1 029
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	(24)	(10)	598	42	(578)	28
RAI	774 \$	430 \$	(755) \$	146 \$	406 \$	1 001
Charges de financement						712
Revenus de financement						(106)
RAI						395
Impôts sur le résultat						77
Résultat net						318 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	122 \$	72 \$	16 \$	7 \$	— \$	217 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(111) \$	5 \$	40 \$	— \$	— \$	(66) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	108 \$	866 \$	53 \$	14 \$	(626) \$	415 \$
Amortissement	101 \$	111 \$	12 \$	51 \$	(3) \$	272 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	8 \$	— \$	— \$	— \$	3 \$	11 \$
						2017 ⁽⁵⁾
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	8 545 \$	4 932 \$	2 317 \$	398 \$	7 \$	16 199 \$
Revenus intersectoriels	6	1	—	1 218	(1 225)	—
Total des revenus	8 551	4 933	2 317	1 616	(1 218)	16 199
RAI avant éléments spéciaux	738	419	(381)	88	(139)	725
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	295	25	8	7	91	426
RAI	443 \$	394 \$	(389) \$	81 \$	(230) \$	299
Charges de financement						801
Revenus de financement						(56)
RAI						(446)
Impôts sur le résultat						79
Résultat net						(525) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	121 \$	61 \$	42 \$	4 \$	12 \$	240 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(176) \$	1 \$	— \$	— \$	— \$	(175) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	123 \$	1 075 \$	107 \$	22 \$	(10) \$	1 317 \$
Amortissement	98 \$	97 \$	67 \$	50 \$	2 \$	314 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	38 \$	— \$	— \$	— \$	8 \$	46 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁶⁾	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 7 – Recherche et développement, pour plus de détails.

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

⁽⁴⁾ Voir la Note 23 – Immobilisations corporelles, pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽⁶⁾ Voir la Note 24 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

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

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Actifs			
Total des actifs	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	3 187	3 057	3 384
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽³⁾	49	60	41
Impôts sur le résultat différés	746	595	698
Actifs sectoriels	20 976	21 204	18 672
Passifs			
Total des passifs	28 972	29 611	27 178
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽⁴⁾	138	139	141
Impôts sur le résultat à payer ⁽⁵⁾	173	187	217
Dettes à long terme ⁽⁶⁾	9 102	9 218	8 769
Passifs sectoriels	19 559 \$	20 067 \$	18 051 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(412) \$	(1 106) \$	(754) \$
Avions d'affaires	2 162 \$	2 178 \$	1 393 \$
Avions commerciaux	870 \$	311 \$	293 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	(612) \$	190 \$	62 \$
Siège social et élimination	(591) \$	(436) \$	(373) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 16 – 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 présentaient comme suit :

	2018	2017 ⁽¹⁾
Avions d'affaires		
Fabrication et autres ⁽²⁾	3 794 \$	3 883 \$
Services ⁽³⁾	1 200	1 050
	4 994	4 933
Avions commerciaux⁽⁴⁾	1 756	2 317
Aérostructures et Services d'ingénierie		
Revenus externes	576	398
Revenus intersectoriels	1 377	1 218
	1 953	1 616
Transport		
Matériel roulant et systèmes ⁽⁵⁾	5 844	5 800
Services ⁽⁶⁾	2 096	1 882
Signalisation ⁽⁷⁾	975	869
	8 915	8 551
Siège social et élimination	(1 382) \$	(1 218) \$
	16 236 \$	16 199 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 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 gestion 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.

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles de la Société, attribués aux pays, se présentent comme suit :

	Revenus pour les exercices ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles et incorporelles aux ⁽²⁾		
	2018	2017 ⁽³⁾	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Amérique du Nord					
États-Unis	3 989 \$	3 901 \$	239 \$	258 \$	262 \$
Canada	1 553	1 613	5 057	4 077	5 977
Mexique	141	70	40	38	37
	5 683	5 584	5 336	4 373	6 276
Europe					
Allemagne	1 795	1 712	1 045	1 048	938
Royaume-Uni	1 598	1 498	658	807	773
France	1 137	1 103	32	35	31
Suisse	797	780	381	379	358
Autres	2 098	2 358	708	717	635
	7 425	7 451	2 824	2 986	2 735
Asie-Pacifique					
Australie	719	612	11	23	23
Chine	375	457	2	3	4
Inde	165	285	21	23	22
Autres	873	851	1	3	3
	2 132	2 205	35	52	52
Autres	996	959	24	28	27
	996	959	24	28	27
	16 236 \$	16 199 \$	8 219 \$	7 439 \$	9 090 \$

⁽¹⁾ Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

⁽²⁾ Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe.

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

7. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2018	2017
Coûts de R et D	1 136 \$	1 235 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(989)	(1 082)
	147	153
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	70	87
	217 \$	240 \$

8. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(55) \$	42 \$
Gains sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles ⁽²⁾	(9)	(38)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	3	7
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	3	2
Autres	—	(2)
	(58) \$	11 \$

⁽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.

9. 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 se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series ⁽¹⁾	616 \$	— \$
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles ⁽²⁾	(561)	—
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail ⁽³⁾	(66)	—
Charges de restructuration ⁽⁴⁾	41	285
Litige fiscal ⁽⁵⁾	(35)	11
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle ⁽⁶⁾	(34)	—
Achat de rentes de retraite ⁽⁷⁾	32	—
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽⁸⁾	31	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁹⁾	(29)	(28)
Égalisation des prestations des régimes de retraite ⁽¹⁰⁾	28	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽¹¹⁾	17	43
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽¹²⁾	4	91
Renégociation d'une entente commerciale ⁽¹³⁾	—	35
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁴⁾	—	23
Impôts sur le résultat	(23)	(15)
	21 \$	445 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	28 \$	426 \$
Charges de financement – Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽⁸⁾	31	—
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁴⁾	—	23
Revenus de financement – Intérêt lié à un litige fiscal ⁽⁵⁾	(15)	11
Impôts sur le résultat	(23)	(15)
	21 \$	445 \$

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 616 millions \$ (552 millions \$ après impôts). 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 de ses 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 31 – 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. La Société a procédé à deux transactions de cession-bail visant des installations dans Transport, conformément à son plan de transformation.
4. Représentent des indemnités de départ de 43 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 10 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$ pour l'exercice 2018, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées. Représentaient des indemnités de départ de 253 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 6 millions \$ et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 38 millions \$ pour l'exercice 2017, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées.
5. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

6. 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.
7. Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies en Ontario (Canada) au R.-U. et aux É.-U. 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 cours de l'exercice 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 pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 516 millions \$ (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 484 millions \$.
8. Au cours de l'exercice 2018, la Société a vendu des créances sur contrats à long terme de Transport, ce qui a donné lieu à une perte de 31 millions \$ qui a été comptabilisée dans les charges de financement.
9. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 29 millions \$ pour l'exercice 2018 (28 millions \$ pour l'exercice 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.
10. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée («égalisation des prestations minimales garanties»). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 28 millions \$ au 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2018 comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
11. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport (43 millions \$ pour l'exercice 2017).
12. 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 l'exercice 2018. Pour l'exercice 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 pour pertes relatives aux contrats de 63 millions \$. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.
13. Une provision a été constituée pour l'exercice 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
14. Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019.

10. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2018	2017 ⁽¹⁾
Charges de financement		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	65 \$	78 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	58	59
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	53	102
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽³⁾	31	—
Désactualisation des provisions	27	22
Désactualisation des avances ⁽⁴⁾	18	21
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	16	17
Litige fiscal ⁽⁵⁾	—	11
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁶⁾	—	23
Autres	91	103
	359	436
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	353	365
	712 \$⁽⁷⁾	801 \$⁽⁷⁾
Revenus de financement		
Variation des taux d'actualisation des provisions	(17) \$	(7) \$
Litige fiscal ⁽⁵⁾	(15)	—
Autres	(37)	(18)
	(69)	(25)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(25)	(11)
Revenu tiré des placements dans des titres ⁽⁸⁾	(8)	(13)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(4)	(7)
	(37)	(31)
	(106) \$⁽⁹⁾	(56) \$⁽⁹⁾

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

⁽³⁾ Représente la perte à la vente de créances sur contrats à long terme de Transport. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽⁶⁾ 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.

⁽⁷⁾ Dont un montant de 431 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme coût amorti pour l'exercice 2018 (453 millions \$ pour l'exercice 2017).

⁽⁸⁾ Comprend des revenus de dividendes de 1 million \$ tirés d'investissements en actions classés comme juste valeur par le biais des AERG pour l'exercice 2018.

⁽⁹⁾ Dont un montant de 32 millions \$ représente le produit d'intérêt calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme étant au coût amorti et à la juste valeur par le biais des AERG pour l'exercice 2018 (7 millions \$ pour l'exercice 2017).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 247 millions \$ pour l'exercice 2018, selon un taux moyen de capitalisation de 6,65 % (183 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 6,16 % pour l'exercice 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).

11. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

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

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾
Actifs courants	4 929 \$	5 196 \$
Actifs non courants	3 916	4 333
Total des actifs	8 845 \$	9 529 \$
Passifs courants	7 246 \$	7 791 \$
Passifs non courants	1 448	1 657
Total des passifs	8 694 \$	9 448 \$
Actifs nets	151 \$	81 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

	2018	2017 ⁽¹⁾
Revenus	8 915 \$	8 551 \$
Résultat net	325 \$	(32) \$
Résultat global	79 \$	186 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(6) \$	857 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(107) \$	(133) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(328) \$ ⁽²⁾	(292) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprend 326 millions \$ (270 millions €) de dividendes versés pour l'exercice 2018 (282 millions \$ (250 millions €) pour l'exercice 2017).

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

	BT Holdco
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	1 274 \$
Droit à un rendement minimum	171
AERG	180
Dividendes	(77)
Solde au 31 décembre 2017	1 548
Droit à un rendement minimum	155
AERG	(75)
Dividendes	(90)
Solde au 31 décembre 2018	1 538 \$

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

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

Dispositions principales de l'investissement

La Caisse a droit à une part proportionnelle (après conversion, soit initialement à 30 % des actions ordinaires de BT Holdco) de tout dividende déclaré, après que la Société et la Caisse ont approuvé la déclaration des dividendes, le cas échéant.

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

Mesures incitatives liées à la performance

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

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

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

En 2018, Transport n'a pas rempli les objectifs de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois ouverte à compter du 12 février 2019, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera augmenté de 2,5 %, passant de 27,5 % à 30 %, et le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera augmenté, passant de 7,5 % à 9,5 % pour cette période. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de la participation de chaque actionnaire, à la conversion, soit 70 % pour Bombardier et 30 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.

Droits des actionnaires et sortie

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

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

En tout temps, à compter du 11 février 2021, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions.

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

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

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

Autres détails de la transaction

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier, comme défini dans l'entente, à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Cette modalité avait été respectée sur une base trimestrielle et aux 31 décembre 2018 et 2017. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

12. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2018	2017
Salaires et autres avantages du personnel		4 919 \$	4 809 \$
Avantages de retraite ⁽²⁾	25	464	424
Charge à base d'actions	33	74	45
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	8, 9	46	255
		5 503 \$	5 533 \$

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts capitalisés comme partie du coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

13. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
Impôts exigibles	151 \$	44 \$
Impôts sur le résultat différés	(74)	35
	77 \$	79 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
RAI	395 \$	(446) \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,7 %	26,7 %
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	105	(119)
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	166	268
Moins-value des actifs d'impôt différé	132	6
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	21	14
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(171)	(193)
Différences permanentes	(135)	57
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	2	65
Autres	(43)	(19)
Charge d'impôts sur le résultat	77 \$	79 \$
Taux d'imposition effectif	19,5 %	(17,7) %

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.

Le (recouvrement) la charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	166 \$	268 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(203)	(111)
Moins-value des actifs d'impôt différé	132	6
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(171)	(193)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	2	65
	(74) \$	35 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017 ⁽¹⁾		1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	2 247 \$	— \$	2 433 \$	— \$	1 891 \$	— \$
Avantages de retraite	547	—	501	—	588	—
Passifs sur contrat	179	—	87	—	706	—
Stocks	705	—	673	—	824	—
Provisions	754	—	1 106	—	924	—
Autres actifs financiers et autres actifs	264	—	118	—	124	—
Immobilisations corporelles	6	—	(3)	—	11	—
Autres passifs financiers et autres passifs	6	—	(3)	—	68	—
Immobilisations incorporelles	16	—	(161)	—	(136)	—
Actifs sur contrat	157	—	(161)	—	(9)	—
Autres	(92)	—	36	—	(14)	—
	4 789	—	4 626	—	4 977	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(4 043)	—	(4 031)	—	(4 279)	—
	746 \$	— \$	595 \$	— \$	698 \$	— \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
Solde au début de l'exercice, montant net	595 \$	698 \$
En résultat net	74	(35)
En AERG		
Avantages de retraite	(6)	(68)
Couvertures de flux de trésorerie	55	(29)
Autres ⁽²⁾	28	29
Solde à la fin de l'exercice, montant net	746 \$	595 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprend l'incidence de l'impôt différé de 31 millions \$ comptabilisé dans les capitaux propres et les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 15 315 millions \$ au 31 décembre 2018, dont une tranche de 1297 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (16 677 millions \$ au 31 décembre 2017, dont une tranche de 1482 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG et 14 739 millions \$ au 1^{er} janvier 2017, dont une tranche de 1401 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 10 015 millions \$ n'avait pas de date d'échéance au 31 décembre 2018 (11 326 millions \$ au 31 décembre 2017 et 11 361 millions \$ au 1^{er} janvier 2017), une tranche d'environ 3087 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (2917 millions \$ au 31 décembre 2017 et 2186 millions \$ au 1^{er} janvier 2017) et une tranche de 437 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (522 millions \$ au 31 décembre 2017 et 478 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

De plus, la Société disposait de 1614 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 43 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (1620 millions \$ et 117 millions \$ au 31 décembre 2017 et 1537 millions \$ et 72 millions \$ au 1^{er} janvier 2017). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 321 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2018 (492 millions \$ au 31 décembre 2017 et 512 millions \$ au 1^{er} janvier 2017) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, des projections du revenu imposable futur et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que la Société exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 682 millions \$ au 31 décembre 2018 (588 millions \$ au 31 décembre 2017 et 392 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

14. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	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.	232 \$	(494) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	4	(27)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	236 \$	(521) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 316 824	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	184 223	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 501 047	2 195 379
RPA (en dollars)		
De base	0,10 \$	(0,24) \$
Dilué	0,09 \$	(0,24) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 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 53 477 802 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour l'exercice 2018 (374 076 982 pour l'exercice 2017), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, car le droit à un rendement minimum était supérieur à la quote-part de la Caisse du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que Transport n'atteigne pas ses cibles de performance.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Actifs financiers – Provision pour pertes de crédit attendues (charges de dépréciation)	(30) \$	(36) \$
Intérêt sur trésorerie et équivalents de trésorerie	25 \$	— \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net – Variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers	s. o.	(8) \$
Passifs financiers	1 \$	(1) \$
Devant être classés à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers ⁽¹⁾	(45) \$	— \$
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture	(39) \$	78 \$
Autres ⁽²⁾	25 \$	(93) \$

⁽¹⁾ Comprend la perte à la vente de créances sur contrat à long terme, voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Excluent la tranche des revenus d'intérêts liée à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 11 millions \$ pour l'exercice 2017.

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net		Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés					
31 décembre 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	3 187 \$	— \$	3 187 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 \$	— \$	230 \$	4 797 \$	129 \$	6 002 \$	5 999 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 634 \$	— \$	4 634 \$	4 634 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 102	—	9 102	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	801	288	2 124	2 412
	597 \$	438 \$	s. o.	14 537 \$	288 \$	15 860 \$	15 796 \$
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 ⁽²⁾	—	—	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 ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 616 \$	368 \$	13 390 \$	13 285 \$

⁽¹⁾ Comprend les placements en instruments de capitaux propres désignés à la juste valeur par le biais des AERG.

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

s. o. : sans objet

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2018			
Instruments financiers dérivés – actifs	168 \$	(104) \$	64 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(885) \$	232 \$	(653) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 187 \$	(127) \$	3 060 \$
31 décembre 2017			
Instruments financiers dérivés – actifs	332 \$	(135) \$	197 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(538) \$	176 \$	(362) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 057 \$	(41) \$	3 016 \$
1^{er} janvier 2017			
Instruments financiers dérivés – actifs	340 \$	(177) \$	163 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(627) \$	321 \$	(306) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	(144) \$	3 240 \$

Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps de taux d'intérêt	— \$	1 \$	5 \$	— \$	58 \$	— \$
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	129	287	248	184	138	368
Instruments financiers dérivés classés à la juste valeur par le biais du résultat net⁽²⁾						
Contrats de change à terme	33	48	57	50	58	86
Engagements de financement	—	235	—	—	—	—
Instruments financiers dérivés incorporés						
Option de conversion	—	314	—	304	—	170
Options de rachat sur titres de dette à long terme	4	—	21	—	11	—
Autres	2	—	1	—	75	3
	39	597	79	354	144	259
Total des instruments financiers dérivés	168 \$	885 \$	332 \$	538 \$	340 \$	627 \$
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	526 \$	— \$	28 \$	— \$	— \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 18 mois au 31 décembre 2018.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les pertes nettes sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les gains nets découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 4 millions \$ et 4 millions \$ pour l'exercice 2018 (pertes nettes de 2 millions \$ et pertes nettes de 3 millions \$ respectivement pour l'exercice 2017). Pour l'exercice 2018, des pertes nettes de 4 millions \$ ont été comptabilisées dans le résultat net au titre de l'inefficacité de la couverture de flux de trésorerie. Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers.

16. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Trésorerie	1 296 \$	1 382 \$	1 375 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	892	449	1 105
Fonds du marché monétaire	999	1 226	904
Trésorerie et équivalents de trésorerie⁽¹⁾	3 187 \$	3 057 \$	3 384 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente	—	69	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 187 \$	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 pour l'exercice 2017. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails.

Voir la Note 35 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

Voir la Note 11 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails sur l'entente avec la Caisse selon laquelle Bombardier est tenue d'afficher une situation de trésorerie consolidée d'au moins 1,25 milliard \$ à la fin de chaque trimestre.

17. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value ⁽³⁾		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2018⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 508 \$	764 \$	339 \$	245 \$	160 \$
Provision pour pertes sur créances	(42)	—	—	—	(42)
	1 466	764 \$	339 \$	245 \$	118 \$
Autres	109				
Total	1 575 \$				
31 décembre 2017⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾					
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⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾					
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 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 334 millions \$ et de 564 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2018 (respectivement 254 millions \$ et 443 millions \$ au 31 décembre 2017 et respectivement 302 millions \$ et 428 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽²⁾ Dont une tranche de 400 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2018 d'après les modalités et conditions habituelles (287 millions \$ au 31 décembre 2017 et 259 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽³⁾ Y compris une tranche de 464 millions \$ des créances clients avait trait aux contrats à long terme de Transport au 31 décembre 2018, dont un montant de 229 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (225 millions \$ au 31 décembre 2017, dont un montant de 144 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours, et 183 millions \$ au 1^{er} janvier 2017, dont un montant de 121 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). Transport évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 40 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2018 (73 millions \$ au 31 décembre 2017 et 27 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽⁵⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 37 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Solde au début de l'exercice	(70) \$	(44) \$
Provision pour pertes sur créances	(30)	(36)
Montants radiés	56	14
Reprises	—	1
Incidence des fluctuations de taux de change	2	(5)
Solde à la fin de l'exercice	(42) \$	(70) \$

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités, auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 799 millions € (914 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2018 (907 millions € (1088 millions \$) au 31 décembre 2017 et 820 millions € (864 millions \$) au 1^{er} janvier 2017). Des créances de 1590 millions € (1880 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2018 (1349 millions € (1618 millions \$) au cours de l'exercice 2017).

De plus, au cours de l'exercice 2018 la Société a vendu une créance sur contrats à long terme, comptabilisée antérieurement dans les autres actifs financiers, pour un produit de 133 millions \$, voir la Note 9 – Éléments spéciaux et la Note 21– Autres actifs financiers, pour plus de détails.

18. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 882 \$	8 306 \$	6 796 \$
Moins : avances et facturations progressives	(6 707)	(6 171)	(5 362)
	2 175	2 135	1 434
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	506	367	270
Moins : avances et facturations progressives	(64)	(42)	(73)
	442	325	197
	2 617 \$	2 460 \$	1 631 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avances sur programmes aéronautiques	3 075 \$	2 120 \$	3 110 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 124	1 981	1 497
Autres revenus différés	996	991	906
	6 195 \$	5 092 \$	5 513 \$
Dont la tranche courante	4 262 \$	3 820 \$	3 840 \$
Dont la tranche non courante	1 933	1 272	1 673
	6 195 \$	5 092 \$	5 513 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables, pour plus de détails.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des soldes des contrats est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les modalités contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez Transport, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 8895 millions \$ au 31 décembre 2018 (8194 millions \$ au 31 décembre 2017 et 6932 millions \$ au 1^{er} janvier 2017). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de Transport, qui se sont élevés à 7388 millions \$ pour l'exercice 2018 (6867 millions \$ pour l'exercice 2017).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties 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 624 millions € (714 millions \$) au 31 décembre 2018 (434 millions € (520 millions \$) au 31 décembre 2017 et 471 millions € (496 millions \$) au 1^{er} janvier 2017). Les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment si Transport accuse des retards de livraison au-delà d'une date déterminée.

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Revenus comptabilisés tirés du/des :		
Solde des passifs sur contrat au début de la période		
Contrats de production et contrats de service à long terme	1 796 \$	1 672 \$
Avances sur programmes aéronautiques	729	1 158
Obligations de prestation remplies (partiellement remplies) au cours des périodes précédentes⁽¹⁾		
Contrats de production à long terme	174	171
Contrats de service à long terme	(23)	3
	2 676 \$	3 004 \$

⁽¹⁾ Comprennent des variations du prix de transaction comme les pénalités et l'indexation.

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

	2018	2017
Pertes de valeur comptabilisées sur :		
Débiteurs découlant :		
Contrats de production	(22) \$	(28) \$
Contrats de services	(1)	(1)
	(23) \$	\$ (29)

19. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Programmes aéronautiques	3 546 \$	2 472 \$	3 187 \$
Produits finis ⁽²⁾	733	749	904
Autres	123 \$	208 \$	195 \$
	4 402 \$	3 429 \$	4 286 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Les produits finis comprennent 3 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 3 avions d'occasion, totalisant 53 millions \$ au 31 décembre 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 5422 millions \$ pour l'exercice 2018 (5994 millions \$ pour l'exercice 2017). Ces montants comprennent une moins-value de 249 millions \$ pour l'exercice 2018 (293 millions \$ pour l'exercice 2017). Une reprise de moins-value de 19 millions \$ est comptabilisée pour l'exercice 2018 (17 millions \$ pour l'exercice 2017).

20. CARNET DE COMMANDES

Le tableau suivant présente le montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations d'exécution partiellement ou nullement remplies au 31 décembre 2018, à mesure que nous remplissons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Les montants présentés ci-dessous représentent la valeur des commandes fermes seulement, lesquelles pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Les montants présentés ci-dessous ne tiennent pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, des options qui ne sont pas exercées ou des lettres d'intention.

Les revenus devraient être comptabilisés comme suit :

(en milliards \$)	31 décembre 2018
Moins de 24 mois	26,8 \$
Par la suite	26,3
Total	53,1 \$

21. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Créances d'une partie liée ⁽¹⁾	385 \$	— \$	— \$
Placements dans des titres ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁸⁾	230	361	380
Placements dans des structures de financement ⁽³⁾	173	219	211
Instruments financiers dérivés ⁽⁴⁾	168	332	340
Parts sans droit de vote de SCACS ⁽⁵⁾	150	—	—
Créances sur contrats à long terme ⁽⁶⁾⁽⁹⁾	75	253	231
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽³⁾⁽⁷⁾	26	49	64
Encaisse affectée	21	12	10
Autres	12	14	15
	1 240 \$	1 240 \$	1 251 \$
Dont la tranche courante	210 \$	415 \$	336 \$
Dont la tranche non courante	1 030	825	915
	1 240 \$	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 28 – Autres passifs financiers, pour plus de détails.

⁽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 31 décembre 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 31 décembre 2018. Comptabilisés à la juste valeur, sauf 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, un montant de néant de placements dans des titres et de 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 15 – Instruments financiers.

⁽⁵⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Voir la Note 37 – Gestion du risque financier.

⁽⁷⁾ Le financement consenti à deux transporteurs aériens représentait 90 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location – avions au 31 décembre 2018 (deux transporteurs aériens représentaient 78 % au 31 décembre 2017 et trois transporteurs aériens représentaient 75 % au 1^{er} janvier 2017). Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

⁽⁸⁾ Comprennent 28 millions \$ d'instruments de capitaux propres désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au 31 décembre 2018.

⁽⁹⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la vente de créances sur contrats à long terme.

22. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Taxe de vente et autres taxes	212 \$	262 \$	238 \$
Avantages de retraite ⁽²⁾	200	290	124
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽³⁾	195	120	112
Concessions de vente payées d'avance	131	174	274
Charges payées d'avance	107	107	145
Impôts sur le résultat à recevoir	49	60	41
Charges de financement différées	38	40	51
Autres	24	17	30
	956 \$	1 070 \$	1 015 \$
Dont la tranche courante	357 \$	427 \$	427 \$
Dont la tranche non courante	599	643	588
	956 \$	1 070 \$	1 015 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 25 – Avantages de retraite.

⁽³⁾ Voir la Note 24 – Immobilisations incorporelles.

23. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 31 décembre 2017 ⁽¹⁾	83 \$	2 538 \$	1 442 \$	173 \$	415 \$	4 651 \$
Additions	—	13	47	128	3	191
Cessions	(1)	(155)	(130)	—	(8)	(294)
Transferts	—	95	54	(100)	(49)	—
Cession des activités de SCACS ⁽²⁾	—	(304)	(64)	(13)	—	(381)
Incidence des fluctuations de taux de change	(3)	(47)	(19)	(4)	(2)	(75)
Solde au 31 décembre 2018	79 \$	2 140 \$	1 330 \$	184 \$	359 \$	4 092 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2017 ⁽¹⁾	(18) \$	(1 377) \$	(993) \$	(7) \$	(291) \$	(2 686) \$
Amortissement	—	(65)	(103)	—	(13)	(181)
Moins-value	—	(1)	(6)	(4)	—	(11)
Cessions	—	100	100	—	2	202
Transferts	—	—	(18)	—	18	—
Cession des activités de SCACS ⁽²⁾	—	74	23	—	—	97
Incidence des fluctuations de taux de change	—	31	8	—	5	44
Solde au 31 décembre 2018	(18) \$	(1 238) \$	(989) \$	(11) \$	(279) \$	(2 535) \$
Valeur comptable nette	61 \$	902 \$	341 \$	173 \$	80 \$	1 557 \$

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	77 \$	2 387 \$	1 444 \$	161 \$	384 \$	4 453 \$
Additions	—	24	50	104	37	215
Cessions	—	(19)	(103)	(43)	(9)	(174)
Transferts	—	34	27	(62)	1	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	—	(305)	(49)	(12)	—	(366)
Incidence des fluctuations de taux de change	6	112	24	13	2	157
Solde au 31 décembre 2017	83 \$	2 233 \$	1 393 \$	161 \$	415 \$	4 285 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	(1) \$	(1 239) \$	(998) \$	— \$	(266) \$	(2 504) \$
Amortissement	—	(84)	(80)	—	(33)	(197)
Moins-value	(15)	(20)	(4)	(7)	—	(46)
Cessions	—	43	92	—	6	141
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	—	74	23	—	—	97
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	(77)	(3)	—	2	(80)
Solde au 31 décembre 2017	(18) \$	(1 303) \$	(970) \$	(7) \$	(291) \$	(2 589) \$
Valeur comptable nette	65 \$	930 \$	423 \$	154 \$	124 \$	1 696 \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽²⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur la cession de SCACS.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS détenus en vue de la vente.

Le tableau comprend des actifs loués par la Société en vertu de contrats de location-financement, en tant que preneur dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 210 millions \$ et 122 millions \$ au 31 décembre 2018 (respectivement 237 millions \$ et 126 millions \$ au 31 décembre 2017).

24. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 31 décembre 2017 ⁽⁴⁾	2 743 \$	12 868 \$	15 611 \$	2 042 \$	837 \$	18 490 \$
Additions	362	627	989	—	85	1 074
Cessions	—	(13)	(13)	—	(15)	(28)
Cession des activités de SCACS ⁽⁵⁾	(1 175)	(4 483)	(5 658)	—	(3)	(5 661)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(94)	(13)	(107)
Solde au 31 décembre 2018	1 930 \$	8 999 \$	10 929 \$	1 948 \$	891 \$	13 768 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2017 ⁽⁴⁾	(1 460) \$	(7 987) \$	(9 447) \$	— \$	(701) \$	(10 148) \$
Amortissement	(1)	(69)	(70)	—	(21)	(91)
Moins-value	—	—	—	—	—	—
Cessions	—	—	—	—	7	7
Cession des activités de SCACS ⁽⁵⁾	480	2 627	3 107	—	3	3 110
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	16	16
Solde au 31 décembre 2018	(981) \$	(5 429) \$	(6 410) \$	— \$	(696) \$	(7 106) \$
Valeur comptable nette	949 \$	3 570 \$	4 519 \$	1 948 \$	195 \$⁽⁷⁾	6 662 \$

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	2 380 \$	12 149 \$	14 529 \$	1 855 \$	699 \$	17 083 \$
Additions	363	719	1 082	—	55	1 137
Cessions	—	—	—	—	(4)	(4)
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(1 164)	(4 526)	(5 690)	—	(19)	(5 709)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	187	87	274
Solde au 31 décembre 2017	1 579 \$	8 342 \$	9 921 \$	2 042 \$	818 \$	12 781 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	(1 452) \$	(7 903) \$	(9 355) \$	— \$	(587) \$	(9 942) \$
Amortissement	(8)	(79)	(87)	—	(30)	(117)
Moins-value	—	(5)	(5)	—	—	(5)
Cessions	—	—	—	—	3	3
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	549	2 558	3 107	—	3	3 110
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(87)	(87)
Solde au 31 décembre 2017	(911) \$	(5 429) \$	(6 340) \$	— \$	(698) \$	(7 038) \$
Valeur comptable nette	668 \$	2 913 \$	3 581 \$	2 042 \$	120 \$	5 743 \$

⁽¹⁾ Présenté à la Note 22 – Autres actifs.

⁽²⁾ Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 511 millions \$ et 324 millions \$ au 31 décembre 2018 (respectivement 429 millions \$ et 324 millions \$ au 31 décembre 2017 et respectivement 365 millions \$ et 296 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽³⁾ Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de néant au 31 décembre 2018 (3390 millions \$ au 31 décembre 2017 et 2467 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽⁴⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽⁵⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités pour plus de détails sur la cession de SCACS.

⁽⁶⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités pour plus de détails sur les actifs détenus en vue de la vente et le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽⁷⁾ Comprennent les coûts de développement des plateformes de Transport qui s'élevaient à 109 millions \$ au 31 décembre 2018 (43 millions \$ au 31 décembre 2017).

Outillage des programmes aéronautiques

La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques comprenait respectivement 4475 millions \$ pour Avions d'affaires, 32 millions \$ pour Avions commerciaux, 13 millions \$ pour Aérostructures et Services d'ingénierie et (1) million \$ pour Siège social et élimination au 31 décembre 2018 (respectivement 3584 millions \$, 52 millions \$, à l'exclusion de 2583 millions \$ reclassés à titre d'actifs détenus en vue de la vente, 12 millions \$ et (67) millions \$ au 31 décembre 2017 et respectivement 2631 millions \$, 2586 millions \$, 8 millions \$ et (51) millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de Transport. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2018. La Société n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

25. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

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

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada, au R.-U. et aux É.-U. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des avantages de retraite et des actifs des régimes à prestations définies sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au R.-U.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au R.-U., les régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont notamment régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite du Québec*, la *Loi sur les régimes de retraite d'Ontario* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par les lois et les pratiques actuarielles.

Pour les régimes de retraite du Québec, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) sur une période d'au plus quinze ans (diminuant graduellement pour s'établir à dix ans en date du 31 décembre 2020). La capitalisation est fondée sur une évaluation selon une approche plus rigoureuse de la continuité de l'exploitation comprenant une provision de stabilisation. Cette provision est financée par un amortissement spécial et au moyen de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des gains actuariels.

Pour les régimes de retraite de l'Ontario, de nouvelles dispositions législatives sont entrées en vigueur en 2018, et s'appliquent à tout rapport d'évaluation actuarielle dont la date tombe le 31 décembre 2017 ou après cette date et dont le dépôt a lieu après le 30 avril 2018. En vertu de ces nouvelles dispositions, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime restera en vigueur) sur une période d'au plus dix ans. Les déficits de solvabilité représentant jusqu'à 85 % du passif de solvabilité doivent être capitalisés sur une période de cinq ans. Une nouvelle marge explicite appelée « provision pour écarts défavorables » est requise, en sus du passif à long terme établi selon l'approche de la continuité d'exploitation et du coût des services futurs aux fins de déterminer les cotisations minimales.

Les régimes de retraite aux É.-U. sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code* et la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont établies par les actuaires désignés et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au R.-U. sont notamment régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et la Société.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2018, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 49 %, 57 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 41 %, 31 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 % et 12 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des obligations à long terme) seront mis en place pour les régimes de retraite lorsque le marché sera favorable et que les éléments déclencheurs des régimes surviendront.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront constitués au fil de l'amélioration soutenue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes deviendront plus matures. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Ainsi, en 2018, des rentes ont été achetées pour les retraités de sept régimes de retraite enregistrés en Ontario, au R.-U. et aux É.-U. Le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités d'autres régimes de retraite sera envisagé au cours des prochaines années lorsque ces régimes seront entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements.

Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société et les administrateurs effectuent périodiquement des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations. Le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance transfère à ces dernières la totalité des risques précités pour les rentes achetées.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de la Société sont situés en Allemagne. Près des deux tiers du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne ont trait à d'anciens participants qui n'accumulent plus de droits à prestations au titre des services futurs. La Société cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, de l'Allemagne, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolubles.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux É.-U. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada, aux É.-U. et au R.-U. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2018			2017		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	264 \$	6 \$	270 \$	263 \$	7 \$	270 \$
Charge de désactualisation	55	10	65	67	11	78
Coûts au titre des services passés ⁽¹⁾	28	—	28	—	—	—
Compression ⁽²⁾	(22)	—	(22)	(6)	—	(6)
Règlement ⁽³⁾	32	—	32	(4)	—	(4)
Régimes à prestations définies	357	16	373	320	18	338
Régimes à cotisations définies	91	—	91	86	—	86
Total des coûts au titre des avantages de retraite	448 \$	16 \$	464 \$	406 \$	18 \$	424 \$
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	321 \$	s. o.	321 \$	282 \$	s. o.	282 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	36 \$	16 \$	52 \$	38 \$	18 \$	56 \$
Régimes à cotisations définies	91 \$	s. o.	91 \$	86 \$	s. o.	86 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	393 \$	6 \$	399 \$	339 \$	7 \$	346 \$
Charges de financement	55 \$	10 \$	65 \$	67 \$	11 \$	78 \$

⁽¹⁾ Représente la perte liée à l'égalisation des prestations des régimes de retraite. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend un gain de compression de 10 millions \$ à la suite de mesures de restructuration annoncées antérieurement pour l'exercice 2018. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Représente la perte liée à l'achat de rentes. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulatif des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	(2 761) \$
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	(14)
Gains actuariels, montant net	359
Incidence des fluctuations de taux de change	(93)
Impôts sur le résultat	(68)
Solde au 31 décembre 2017	(2 577)
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	18
Gains actuariels, montant net	171
Incidence des fluctuations de taux de change	89
Impôts sur le résultat	(6)
Solde au 31 décembre 2018	(2 305) \$

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2018			2017		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice ⁽¹⁾	11 742 \$	315 \$	12 057 \$	10 509 \$	283 \$	10 792 \$
Désactualisation	340	10	350	348	11	359
Coût des services rendus	264	6	270	263	7	270
Cotisations des participants aux régimes	26	—	26	29	—	29
Coût au titre des services passés ⁽²⁾	28	—	28	—	—	—
Écarts actuariels – changements dans les hypothèses financières	(620)	(14)	(634)	361	19	380
Gains actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	(21)	(12)	(33)	(51)	(6)	(57)
Gains actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(88)	(2)	(90)	(60)	(7)	(67)
Avantages versés	(377)	(13)	(390)	(374)	(12)	(386)
Compression	(22)	—	(22)	(6)	—	(6)
Règlement	(484)	—	(484)	(107)	—	(107)
Cession des activités de SCACS ⁽³⁾	(327)	(8)	(335)	—	—	—
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	—	—	—	(310)	(7)	(317)
Incidence des fluctuations de taux de change	(644)	(22)	(666)	830	20	850
Obligation à la fin de l'exercice	9 817 \$	260 \$	10 077 \$	11 432 \$	308 \$	11 740 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	4 928 \$	139 \$	5 067 \$	5 824 \$	177 \$	6 001 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	1 460	—	1 460	1 548	—	1 548
Retraités	3 429	121	3 550	4 060	131	4 191
	9 817 \$	260 \$	10 077 \$	11 432 \$	308 \$	11 740 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice ⁽¹⁾	9 633 \$	— \$	9 633 \$	8 274 \$	— \$	8 274 \$
Cotisations de la Société	217	13	230	257	12	269
Cotisations des participants aux régimes	26	—	26	29	—	29
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	285	—	285	281	—	281
Écarts actuariels	(586)	—	(586)	615	—	615
Avantages versés	(377)	(13)	(390)	(374)	(12)	(386)
Règlement	(516)	—	(516)	(103)	—	(103)
Frais d'administration	(15)	—	(15)	(14)	—	(14)
Cession des activités de SCACS ⁽³⁾	(231)	—	(231)	—	—	—
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	—	—	—	(218)	—	(218)
Incidence des fluctuations de taux de change	(540)	—	(540)	668	—	668
Juste valeur à la fin de l'exercice	7 896 \$	— \$	7 896 \$	9 415 \$	— \$	9 415 \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽²⁾ Représente l'égalisation des prestations des régimes de retraite. Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités pour plus de détails sur la cession de SCACS et les actifs détenus en vue de la vente et le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	9 817 \$	260 \$	11 432 \$	308 \$	10 509 \$	283 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(7 896)	—	(9 415)	—	(8 274)	—
	1 921	260	2 017	308	2 235	283
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif et du passif minimum ⁽¹⁾	—	—	18	—	5	—
Montant net comptabilisé	1 921 \$	260 \$	2 035 \$	308 \$	2 240 \$	283 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	2 121 \$	260 \$	2 325 \$	308 \$	2 364 \$	283 \$
Actif ⁽²⁾	(200)	—	(290)	—	(124)	—
Passif net	1 921 \$	260 \$	2 035 \$	308 \$	2 240 \$	283 \$

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 22 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	695 \$	— \$	639 \$	— \$	562 \$	— \$
É.-U.	332	—	366	—	375	—
R.-U.	102	—	162	—	493	—
Autres	72	—	81	—	99	—
	1 201	—	1 248	—	1 529	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	526	—	575	—	522	—
Canada	24	232	28	276	25	250
É.-U.	35	18	37	20	36	22
Autres	135	10	147	12	128	11
	720	260	787	308	711	283
Passif net	1 921 \$	260 \$	2 035 \$	308 \$	2 240 \$	283 \$

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	4 069 \$	3 374 \$	5 030 \$	4 409 \$	4 503 \$	3 946 \$
R.-U.	3 752	3 650	4 215	4 053	3 912	3 419
É.-U.	891	559	1 000	634	993	618
Autres	385	313	400	319	390	291
	9 097	7 896	10 645	9 415	9 798	8 274
Régimes de retraite non capitalisés						
	980	—	1 095	—	994	—
	10 077 \$	7 896 \$	11 740 \$	9 415 \$	10 792 \$	8 274 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

31 décembre 2018				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	707 \$	513 \$	194 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	832	826	—	6
R.-U.	228	220	8	—
Canada	259	259	—	—
Autres	1 089	1 086	—	3
	2 408	2 391	8	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 038	—	1 038	—
Gouvernement	2 766	—	2 766	—
Autres	22	—	22	—
	3 826	—	3 826	—
Titres à rendement réel	895	840	—	55
Autres	60	—	60	—
	7 896 \$	3 744 \$	4 088 \$	64 \$
31 décembre 2017				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	732 \$	551 \$	181 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	1 007	1 001	—	6
R.-U.	300	291	9	—
Canada	419	419	—	—
Autres	1 240	1 238	—	2
	2 966	2 949	9	8
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 335	—	1 335	—
Gouvernement	3 139	—	3 139	—
Autres	29	—	29	—
	4 503	—	4 503	—
Titres à rendement réel	994	934	—	60
Autres	220	—	220	—
	9 415 \$	4 434 \$	4 913 \$	68 \$
1 ^{er} janvier 2017				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	779 \$	611 \$	168 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	951	945	—	6
R.-U.	371	360	11	—
Canada	350	350	—	—
Autres	1 102	1 099	—	3
	2 774	2 754	11	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 301	—	1 301	—
Gouvernement	2 351	—	2 351	—
Autres	27	—	27	—
	3 679	—	3 679	—
Titres à rendement réel	925	871	—	54
Autres	117	—	117	—
	8 274 \$	4 236 \$	3 975 \$	63 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2018, 31 décembre 2017 et au 1^{er} janvier 2017.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2018 et 2017 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2019 :

	2019	2018	2017
	<i>Estimé</i>		
Cotisations versées aux			
Régimes de retraite capitalisés	237 \$	190 \$	232 \$
Régimes de retraite non capitalisés	30	27	25
Autres avantages	10	13	12
Total des régimes de retraite à prestations définies	277	230	269
Régimes de retraite à cotisations définies	92	91	86
Total des cotisations	369 \$	321 \$	355 \$

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2018
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	298 \$
Entre un an et cinq ans	1 397
Entre 5 et 10 ans	2 271
Entre 10 et 15 ans	2 797
Entre 15 et 20 ans	3 136
	9 899 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée des obligations au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2018
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	16,9
É.-U.	14,8
R.-U.	19,8
Autres	17,0
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	15,1
Canada	13,1
É.-U.	13,9
Autres	14,8

Le tableau suivant indique les paiements qui devraient être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2018 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	21 \$	18 \$	39 \$
Entre un an et cinq ans	93	81	174
Entre 5 et 10 ans	136	124	260
Entre 10 et 15 ans	150	140	290
Entre 15 et 20 ans	129	148	277
	529 \$	511 \$	1 040 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	3,03 %	3,56 %	3,22 %	3,95 %	3,80 %	4,19 %
Taux de croissance des salaires	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,02 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,28 %	2,20 %	2,30 %	2,25 %	2,21 %	2,05 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,08 %	s. o.	5,07 %	s. o.	5,12 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	3,29 %	3,88 %	3,03 %	3,56 %	3,22 %	3,95 %
Taux de croissance des salaires	2,99 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,28 %	2,20 %	2,28 %	2,20 %	2,30 %	2,25 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,24 %	s. o.	5,25 %	s. o.	5,23 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,08 %	s. o.	5,08 %	s. o.	5,07 %

s. o. : sans objet

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un participant âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2018	2017	2018	2017
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	21,8	21,7	22,8	22,7
R.-U.	SNA07M_CMI 2013 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	21,9	22,1	23,6	23,9
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2018 ⁽²⁾	20,7	20,7	22,3	22,3
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018 ⁽³⁾	19,9	19,1	22,7	21,8
		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2018	2017	2018	2017
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,2	24,1	25,1	25,1
R.-U.	SNA07M_CMI 2013 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	23,9	24,3	25,6	26,2
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2018 ⁽²⁾	22,7	22,7	24,3	24,3
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018 ⁽³⁾	23,5	23,2	25,7	25,7

⁽¹⁾ SNA07M_CMI 2013 et S1P(M/F)A CMI 2012 au 31 décembre 2017

⁽²⁾ Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2017 au 31 décembre 2017

⁽³⁾ Dr. K Heubeck 2005 au 31 décembre 2017

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

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2018	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2018
Taux d'actualisation	(29) \$	(453) \$
Taux de croissance des salaires	7 \$	73 \$
Taux d'inflation	5 \$	112 \$

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2018 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 282 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 18 millions \$ pour l'exercice 2018, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2018, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,25 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,08 % d'ici l'année civile 2027 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2018 et pour l'exercice 2017 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	21 \$	(18) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	1 \$	(1) \$

26. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres crédateurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Fournisseurs	3 502 \$	2 710 \$	1 983 \$
Frais courus	756	815	639
Intérêts à payer	138	139	141
Autres	238	300	282
	4 634 \$	3 964 \$	3 045 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

La Société a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 839 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 3,83 % au 31 décembre 2018 (respectivement 575 millions \$ et 1,96 % au 31 décembre 2017 et respectivement 287 millions \$ et 1,75 % au 1^{er} janvier 2017). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les crédateurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

27. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2018 et 2017 :

	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	206 ⁽⁴⁾	39	73 ⁽⁵⁾	712 ⁽⁴⁾	26	1 056
Utilisation	(223)	(103)	(80)	(480)	(24)	(910)
Reprises	(106)	(41) ⁽⁶⁾	(33) ⁽⁵⁾	(119) ⁽⁷⁾	(37) ⁽⁸⁾	(336)
Charge de désactualisation	2	12	—	13	—	27
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(5)	—	(11)	—	(17)
Cession des activités de SCACS ⁽¹⁰⁾	(15)	—	—	(378)	—	(393)
Incidence des fluctuations de taux de change	(20)	—	(11)	(11)	(4)	(46)
Solde au 31 décembre 2018	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Dont la tranche courante	403 \$	99 \$	178 \$	576 \$	134 \$	1 390 \$
Dont la tranche non courante	112	357	48	570	23	1 110
	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$

	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	227	81	265 ⁽⁵⁾	303 ⁽⁹⁾	89 ⁽⁸⁾	965
Utilisation	(167)	(86)	(104)	(477)	(59)	(893)
Reprises	(108)	(2)	(14) ⁽⁵⁾	(64) ⁽⁷⁾	(11)	(199)
Charge de désactualisation	1	8	—	8	5	22
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(9)	—	3	—	(7)
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁰⁾	(13)	—	—	(695)	—	(708)
Incidence des fluctuations de taux de change	50	—	19	53	6	128
Solde au 31 décembre 2017⁽²⁾	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⁾ Retraité, voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables, pour plus de détails.

⁽³⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Cession d'activités pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽⁴⁾ Comprennent les obligations supplémentaires que la Société a comptabilisées relativement à la cession de SCACS. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽⁶⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les reprises liées aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

⁽⁷⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la reprise de provisions pour l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽⁸⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la reprise de la provision liée à un litige fiscal. Pour l'exercice 2017, voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la renégociation d'un accord commercial et l'addition liée à la provision pour litige fiscal.

⁽⁹⁾ Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

⁽¹⁰⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur la cession de SCACS et les actifs détenus en vue de la vente et le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

28. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	885 \$	538 \$	627 \$
Avances gouvernementales remboursables	759 ⁽²⁾	550	395
Coûts non récurrents des fournisseurs	136	13	351
Incitatifs à la location ⁽³⁾	53	74	141
Partie courante de la dette à long terme ⁽⁴⁾	9	18	31
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	—	25
Autres ⁽⁵⁾	291	114	37
	2 133 \$	1 307 \$	1 607 \$
Dont la tranche courante	607 \$	342 \$	608 \$
Dont la tranche non courante	1 526	965	999
	2 133 \$	1 307 \$	1 607 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 15 – Instruments financiers.

⁽²⁾ Dont une tranche de 385 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCACS. Voir la Note 21 – 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.

⁽³⁾ L'obligation contractuelle exigible était de 64 millions \$ au 31 décembre 2018 (88 millions \$ au 31 décembre 2017 et 160 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽⁴⁾ Voir la Note 30 – Dette à long terme.

⁽⁵⁾ Comprennent les montant exigibles de garanties de crédit et de valeur résiduelle de 146 millions \$ au 31 décembre 2018 (53 millions \$ au 31 décembre 2017).

29. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avantages du personnel ⁽²⁾	643 \$	690 \$	652 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	443	640	579
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	389	388	650
Autres taxes à payer	181	234	163
Impôts sur le résultat à payer	173	187	217
Autres	207	179	264
	2 036 \$	2 318 \$	2 525 \$
Dont la tranche courante	1 499 \$	1 723 \$	1 634 \$
Dont la tranche non courante	537	595	891
	2 036 \$	2 318 \$	2 525 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 25 – Avantages de retraite).

30. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

	Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt		Échéance	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
			Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur		Montant	Montant	Montant
Billets de premier rang	850	\$ US	7,75 %	s. o. ⁽²⁾	Mars 2020	869 \$	885 \$	899 \$
	780	EUR	6,13 %	s. o.	Mai 2021	952	1 019	931
	1 400	\$ US	8,75 %	s. o.	Déc. 2021	1 380	1 373	1 369
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,36 ⁽³⁾	Mars 2022	504	506	507
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,57 ⁽³⁾	Oct. 2022	1 217	1 223	1 228
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,48 ⁽⁴⁾	Janv. 2023	1 273	1 281	1 280
	1 000	\$ US	7,50 %	s. o.	Déc. 2024	990	990	—
	1 500	\$ US	7,50 %	s. o.	Mars 2025	1 491	1 490	1 488
	600 ⁽⁵⁾	\$ US	4,75 %	s. o.	s. o.	—	—	596
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	248
Débiteures	150	\$ CA	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	110	119	111
Autres ⁽⁶⁾	Divers ⁽⁷⁾	Diverses	Divers ⁽⁷⁾	s. o.	2019-2026	68	84	112
						9 102 \$	9 218 \$	8 769 \$
Dont la tranche courante ⁽⁸⁾						9 \$	18 \$	31 \$
Dont la tranche non courante						9 093	9 200	8 738
						9 102 \$	9 218 \$	8 769 \$

⁽¹⁾ L'intérêt sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2018 est payable semestriellement, à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ La partie résiduelle du swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été réglée au quatrième trimestre de l'exercice 2017. Comme ce swap de taux d'intérêt s'inscrivait dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de cette dette.

⁽³⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au quatrième trimestre des exercices 2015 et 2017. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽⁴⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au quatrième trimestre de l'exercice 2015. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽⁵⁾ Remboursés en vertu d'un rachat facultatif exercé en novembre 2017.

⁽⁶⁾ Comprennent des obligations en vertu de contrats de location-financement.

⁽⁷⁾ Le montant nominal des Autres dettes à long terme s'élevait à 68 millions \$ au 31 décembre 2018 (84 millions \$ au 31 décembre 2017 et 112 millions \$ au 1^{er} janvier 2017). Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 6,23 % au 31 décembre 2018 (5,99 % au 31 décembre 2017 et 5,43 % au 1^{er} janvier 2017).

⁽⁸⁾ Voir la Note 28 – Autres passifs financiers.

s. o. : sans objet

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. La Société est assujettie à diverses restrictions financières en vertu des facilités de lettres de crédit et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres (voir la Note 35 – Facilités de crédit pour plus de détails). La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Ces modalités avaient été respectées aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
À moins de un an	9 \$	18 \$	31 \$
Entre un an et cinq ans	6 135	4 934	3 736
Plus de cinq ans	2 878	4 137	4 829
	9 022 \$	9 089 \$	8 596 \$

31. 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 modalités 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 le 1^{er} juillet 2018, 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 616 millions \$ (552 millions \$ après impôts) dans les éléments spéciaux (voir la Note 9 – Éléments spéciaux).

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 \$
Décomptabilisation d'actifs, de passifs et de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽²⁾		
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⁾		(748)
Charge comptable avant impôts		(616) \$
Recouvrements d'impôt		64
Charge comptable		(552) \$

(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, dans les capitaux propres, de 270 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus, 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 de ses engagements de financement, 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. Les avions C Series ont été renommés A220 par Airbus. Au 31 décembre 2018, la Société avait investi 225 millions \$ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de SCACS.

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 au gré de 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 :

	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 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprennent principalement des stocks.

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

⁽⁴⁾ Comprennent principalement d'autres passifs financiers, des fournisseurs et autres créiteurs et des passifs sur contrat.

⁽⁵⁾ Comprennent principalement des provisions, des passifs sur contrat et d'autres passifs financiers.

32. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017 :

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	5 811 736	5 811 736	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6 188 264	6 188 264	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes : Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.

Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2017 jusqu'au 31 juillet 2022 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,983 %, ou 0,99575 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,2489375 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs mis à jour.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

- Droits de vote : Dix votes chacune.
- Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
- Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

Actions classe B (droits de vote limités)

- Droits de vote : Un vote chacune.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
- Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	313 898 549	313 900 550
Conversion à la classe B	(5 147 800)	(2 001)
Solde à la fin de l'exercice	308 750 749	313 898 549
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	1 932 782 764	1 932 675 863
Émission d'actions	187 302 283	104 900
Conversion de la classe A	5 147 800	2 001
	2 125 232 847	1 932 782 764
Détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		
Solde au début de l'exercice	(52 983 051)	(53 533 118)
Achetées	(9 293 684)	—
Distribuées	1 735 341	550 067
	(60 541 394)	(52 983 051)
Solde à la fin de l'exercice	2 064 691 453	1 879 799 713
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

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 \$).

La variation du nombre de bons de souscription pouvant être exercés était comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Solde au début de l'exercice	205 851 872	205 851 872
Émission de bons de souscription	100 000 000	—
Solde à la fin de l'exercice	305 851 872	205 851 872

Le 1^{er} juillet 2018, 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.

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2018		31 décembre 2017		31 décembre 2018	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,00	— \$	0,00	— \$	0,00	— \$
Actions ordinaires classe B	0,00	—	0,00	—	0,00	—
		—		—		—
Actions privilégiées, série 2	0,90	4	0,72	4	0,08	1
Actions privilégiées, série 3	1,00	5	0,89	3	0,25	1
Actions privilégiées, série 4	1,56	11	1,56	11	0,39	3
		20		18		5
		20 \$		18 \$		5 \$

33. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2018, l'émission d'une valeur combinée de 48 millions \$ d'UAR a été autorisée (47 millions \$ au cours de l'exercice 2017).

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2018			2017		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	67 131 352	1 154 381	20 798 101	39 324 712	2 677 843	22 058 924
Attribuées	25 564 745	—	—	38 540 340	439	—
Exercées	—	(52 532)	(20 460 527)	(495 307)	(151 671)	—
Annulées	(4 452 999)	—	(337 574)	(10 238 393)	(1 372 230)	(1 260 823)
Solde à la fin de l'exercice	88 243 098	1 101 849 ⁽¹⁾	—	67 131 352	1 154 381 ⁽¹⁾	20 798 101

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits rattachés à 1 101 849 UAD étaient acquis au 31 décembre 2018 (1 154 381 au 31 décembre 2017).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 50 % à 150 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2018 s'échelonnent d'août 2019 à mai 2021.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR attribuées au cours de l'exercice 2018 s'est établie à 3,58 \$ (2,04 \$ au cours de l'exercice 2017). La juste valeur des UAR attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 32 – Capital social) relativement aux régimes d'UAR et/ou d'UAI. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR et aux UAI soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Des charges de rémunération de 52 millions \$ ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2018 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (des charges de rémunération de 29 millions \$ au cours de l'exercice 2017).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 49 819 432 étaient disponibles au 31 décembre 2018 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquiert à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2018 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercibles	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
1 à 2	53 047 276	5,11	1,76	25 633 623	1,58
2 à 4	56 145 915	6,27	3,14	10 519 377	3,34
4 à 6	2 352 099	2,60	4,88	2 352 099	4,88
	111 545 290			38 505 099	

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2018		2017	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	116 307 725	2,32	97 039 186	2,38
Attribuées	19 180 420	3,88	27 745 712	2,55
Exercées	(19 267 290)	2,10	—	—
Annulées	(1 607 456)	2,99	(5 577 590)	3,27
Échues	(3 068 109)	5,95	(2 899 583)	4,72
Solde à la fin de l'exercice	111 545 290	2,52	116 307 725	2,32
Options exerçables à la fin de l'exercice	38 505 099	2,26	15 879 488	4,40

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2018 s'est établie à 1,39 \$ par option (0,90 \$ par option au cours de l'exercice 2017). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2018	2017
Taux d'intérêt sans risque	2,21 %	1,48 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	51,99 %	50,38 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération de 22 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (16 millions \$ au cours de l'exercice 2017).

34. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2018	2017 ⁽¹⁾⁽²⁾
Créances clients et autres débiteurs	(317) \$	82 \$
Stocks	(841)	(42)
Actifs sur contrat	(306)	(664)
Passifs sur contrat	1 222	85
Autres actifs et passifs financiers, montant net	380	325
Autres actifs	183	(73)
Fournisseurs et autres créditeurs	759	1 028
Provisions	(579)	(201)
Passif lié aux avantages de retraite	69	166
Autres passifs	(582)	40
	(12) \$	746 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Aux fins de l'état des flux de trésorerie, la variation nette des soldes hors caisse comprend tous les actifs et passifs de SCACS reclassés comme étant détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Le tableau suivant présente le rapprochement des fluctuations des passifs avec les flux de trésorerie découlant des activités de financement :

	Dette à long terme
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	8 769 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produit de dette à long terme	1 000
Remboursement de dette à long terme	(631)
Coûts de transaction	(15)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	9 123
Incidence des fluctuations de taux de change	125
Autres variations	(30)
Solde au 31 décembre 2017	9 218 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Remboursement de dette à long terme	(15)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	(15)
Incidence des fluctuations de taux de change	(53)
Autres variations	(48)
Solde au 31 décembre 2018	9 102 \$

35. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2018				
Facilité de Transport	4 511 \$ ⁽¹⁾	4 024 \$	487 \$	2022 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	361	188	173	2021 ⁽³⁾
	4 872 \$	4 212 \$	660 \$	
31 décembre 2017				
Facilité de Transport	4 270 \$ ⁽¹⁾	4 013 \$	257 \$	2021
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	169	231	2020
	4 670 \$	4 182 \$	488 \$	
1^{er} janvier 2017				
Facilité de Transport	3 489 \$ ⁽¹⁾	3 311 \$	178 \$	2020
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	136	264	2019
	3 889 \$	3 447 \$	442 \$	

⁽¹⁾ 3940 millions € au 31 décembre 2018 (3560 millions € au 31 décembre 2017 et 3310 millions € au 1^{er} janvier 2017).

⁽²⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises jusqu'à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2022.

⁽³⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité. La facilité peut être prolongée d'une année à chaque date d'anniversaire, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat bancaire.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 3512 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales et des lettres de crédit totalisant 362 millions \$ étaient en cours en vertu de la facilité de GCB au 31 décembre 2018 (respectivement 3037 millions \$ et 377 millions \$ au 31 décembre 2017 et respectivement 1869 millions \$ et 206 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3,7 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2018 (3,4 milliards \$ au 31 décembre 2017 et 2,9 milliards \$ au 1^{er} janvier 2017).

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport est passé à 3957 millions € (4531 millions \$).

Facilités de crédit renouvelables

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$ (« facilité de crédit renouvelable ») qui arrive à échéance en juin 2021 et porte intérêt au taux de base applicable (Libor dans le cas de retraits au comptant en dollars américains) majoré d'une marge. Cette facilité est disponible aux fins d'emprunt pour satisfaire aux besoins généraux de fonds de roulement de la Société, mais à l'exclusion de Transport. De plus, la Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie (« facilité de crédit renouvelable de Transport ») atteignant 689 millions € (789 millions \$), disponible pour Transport à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2021 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Ces facilités étaient inutilisées au 31 décembre 2018.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit, à l'exclusion de la facilité de GCB, et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettres de crédit de 361 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes ainsi qu'un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios

sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 36 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € (859 millions \$). La facilité de lettres de crédit de 361 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, exigent le maintien d'un niveau de liquidités de 600 millions \$ à 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Ces modalités avaient été respectées sur une base trimestrielle et aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

36. GESTION DU CAPITAL

La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société pour en évaluer la solvabilité. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité.

Les objectifs de la Société à l'égard de ses indicateurs globaux se présentent comme suit :

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

Indicateurs globaux – Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux ratios exigés en vertu des clauses restrictives bancaires.

	2018	2017 ⁽¹⁾
RAII ajusté ⁽²⁾	1 107 \$	823 \$
Intérêts ajustés ⁽³⁾	720 \$	631 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	1,5	1,3
Dette ajustée ⁽⁴⁾	9 549 \$	9 631 \$
RAIIA ajusté ⁽⁵⁾	1 449 \$	1 215 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	6,6	7,9

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Représente le RAII avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple et les intérêts reçus d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés ajustés au besoin pour tenir compte du règlement des dérivés de couverture de juste valeur avant leur date d'échéance contractuelle.

⁽³⁾ Représente les 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.

⁽⁴⁾ Représente la dette à long terme ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes, plus la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.

⁽⁵⁾ Représente le RAII ajusté, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des contrats de location simple.

Outre les indicateurs globaux précités, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,2 milliards \$ au 31 décembre 2018 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2017). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 35 – Facilités de crédit, pour une description des clauses restrictives bancaires.

37. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de l'aéronautique relativement à la vente d'avions commerciaux.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative d'investissement (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 15 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	26 \$	29 \$	46 \$
Placements dans des structures de financement	93 \$	193 \$	181 \$
Instruments financiers dérivés	162 \$	310 \$	326 \$
Parts sans droit de vote de SCACS	— \$	s. o.	s. o.
Placements dans des titres	196 \$	306 \$	319 \$

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques, des prêts et créances liés à des contrats de location – avions et de certains placements dans des structures de financement. Les débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement inférieure à une cote de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 42 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

La Société gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La Société utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. La Société surveille également les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate.

La Société participe en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances (voir la note 17 – Créances clients et autres débiteurs), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la note 18 – Soldes des contrats), la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la note 26 – Fournisseurs et autres créditeurs) et des transactions de cession-bail d'avions et de simulateurs de vol ainsi que de certaines propriétés.

La Société passe en revue régulièrement son profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances et/ou de négocier des modalités plus favorables pour ses facilités bancaires. La Société passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités. À ce titre, la Société négocie actuellement les prolongations annuelles de chacune de ses principales facilités bancaires ainsi que certaines autres modifications, dont des modifications de ses clauses restrictives financières et autres modifications techniques. Ces modifications sont assujetties à des conditions qui prévalent sur le marché et à d'autres conditions qui échappent à son contrôle, et rien ne garantit que la Société soit en mesure de réussir à négocier des modifications à des conditions commerciales raisonnables, ou des modifications. Cependant, le fait de ne pas réussir à négocier ces modifications ne devrait pas actuellement avoir d'incidence importante sur ses activités, sa situation financière, ses flux de trésorerie et ses résultats opérationnels.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 187 \$	3 187 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 575 \$	1 527	31	1	—	—	16	1 575
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	1 072 \$	21	133	72	1 748	306	29	2 309
Actifs		4 735	164	73	1 748	306	45	7 071
Fournisseurs et autres créditeurs	4 634 \$	4 631	2	—	—	—	1	4 634
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	1 239 \$	343	283	246	564	389	—	1 825
Dette à long terme								
Capital	9 102 \$	9	3 185	2 950	2 628	250	—	9 022
Intérêts		635	1 143	592	286	102	—	2 758
Passifs		5 618	4 613	3 788	3 478	741	1	18 239
Montant net		(883) \$	(4 449) \$	(3 715) \$	(1 730) \$	(435) \$	44 \$	(11 168) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut les instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme échéant en mars 2033. En vertu des ententes respectives, la Société recevra des paiements incitatifs. En raison des variations futures de l'indice pertinent, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

Les autres actifs financiers comprennent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCACS relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	8 172 \$	160 \$	2 \$	— \$	— \$	— \$	162 \$
	8 172 \$	160 \$	2 \$	— \$	— \$	— \$	162 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	3 606 \$	(277) \$	(58) \$	— \$	— \$	— \$	(335) \$
Swap de taux d'intérêt	300	(1)	—	—	—	—	(1)
Engagements de financement	700	(350)	(350)	—	—	—	(700)
	4 606 \$	(628) \$	(408) \$	— \$	— \$	— \$	(1 036) \$
Montant net		(468) \$	(406) \$	— \$	— \$	— \$	(874) \$

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de chaque segment de la Société sont déterminés et couverts par la trésorerie centralisée. Les risques de change sont atténués conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder les limites préétablies autorisées par le conseil d'administration. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Les secteurs d'activité aéronautiques ont adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2018 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Incidence sur le RAI						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/\$ US	€/€	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	(106) \$	(31) \$	(58) \$	105 \$	1 \$	64 \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2018 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/£	€/CHF	Autres
Gain	+10 %	222 \$	29 \$	79 \$	96 \$	56 \$	273 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables (voir la Note 30 – Dette à long terme). Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le LIBOR, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liés à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, aux 31 décembre 2018 et 2017, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 36 millions \$ au 31 décembre 2018 (27 millions \$ au 31 décembre 2017).

38. 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.

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.

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.

Avances gouvernementales remboursables – 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.

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.

Option de conversion – 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 %.

Engagements de financement – La limite de rendement des futurs placements 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 par le biais des 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.

Parts sans droit de vote 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 par le biais des 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.

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 de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, 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.

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'une analyse de flux de trésorerie actualisés d'après le taux d'emprunt actuel qui s'applique à des emprunts semblables.

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement.

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	24 \$	— \$	— \$	24 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	168	—	168	—
Placements dans des titres	230	28	202	—
Créance à recevoir d'une partie liée ⁽²⁾	385	—	—	385
Droits autres que de vote de SCACS	150	—	—	150
Créance sur contrat à long terme	75	—	75	—
Placements dans des structures de financement	173	—	—	173
	1 205 \$	28 \$	445 \$	732 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(53)	—	—	(53)
Avance gouvernementale remboursable ⁽²⁾	(385)	—	—	(385)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(885)	—	(336)	(549)
	(1 323) \$	— \$	(336) \$	(987) \$

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

⁽²⁾ La créance à recevoir d'une partie liée correspond à un mécanisme de prêts adossés, intervenu entre la Société et SCACS, portant sur certaines avances gouvernementales remboursables.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les exercices 2018 et 2017 :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Parts sans droit de vote de SCACS	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Fournisseurs et autres créiteurs	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	62 \$	— \$	165 \$	(141) \$	(6) \$	(170) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	5	—	8	(5)	—	(108)	—
Émissions	—	—	—	—	(3)	—	—
Règlements	(20)	—	(4)	24	3	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	(26)	—
Solde au 31 décembre 2017 ⁽⁶⁾	47	—	169	(122)	(6)	(304)	—
Modifications de politiques comptables ⁽¹⁾	—	—	50	—	—	—	—
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	47	—	219	(122)	(6)	(304)	—
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	(2)	—	11	(2)	—	(23)	—
Émissions	—	150	—	—	—	—	(310) ⁽⁴⁾
Règlements	(21)	—	(57)	23	6	—	75 ⁽⁵⁾
Cession des activités de SCACS ⁽³⁾	—	—	—	48	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	13	—
Solde au 31 décembre 2018	24 \$	150 \$	173 \$	(53) \$	— \$	(314) \$	(235) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 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 (pertes réalisées) au cours de l'exercice 2018, comptabilisé dans les revenus de financement (un montant de 1 million \$ qui représentait les gains réalisés au cours de l'exercice 2017, comptabilisé dans les revenus de financement).

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur la cession de SCACS.

⁽⁴⁾ Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur les engagements de financement de la Société à l'égard de SCACS.

⁽⁵⁾ La Société a investi 225 millions \$ dans SCACS. Cet investissement a été comptabilisé dans les autres actifs financiers à sa juste valeur estimée de 150 millions \$ qui est moins élevée que le montant versé, car le rendement de ce placement est plafonné à 2 %. La différence de 75 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 31 – Cession d'activités, pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Cession d'activités, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et passifs de SCACS.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 décembre 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	11,12 %	Entre 2,14 % et 9,97 % (6,69 %)	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 31 décembre 2018 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2018	Modification d'hypothèses		
		Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(6) \$	(1) \$	(1) \$	(1) \$
Placements dans des structures de financement	(8) \$	(4) \$	(10) \$	(7) \$
Incitatifs à la location	1 \$	s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour l'exercice 2018 de 28 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2018 de 26 millions \$.

Engagements de financement et parts sans droit de vote de SCACS

Analyse de sensibilité

Une variation de 5 % de la valeur de SCACS aurait entraîné une variation combinée de la juste valeur avec une incidence correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 de 23 millions \$.

Une variation de 5 % de la volatilité de SCACS aurait entraîné une variation combinée de la juste valeur avec une incidence correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement l'exercice clos le 31 décembre 2018 de 42 millions \$.

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	1 575 \$	— \$	1 575 \$	— \$
Autres actifs financiers	32	—	32	—
	1 607 \$	— \$	1 607 \$	— \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 634) \$	— \$	(4 634) \$	— \$
Dette à long terme	(8 750)	—	(8 750)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(660)	—	—	(660)
Autres	(429)	—	—	(429)
	(14 473) \$	— \$	(13 384) \$	(1 089) \$

39. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées.

La quote-part globale des actifs et des passifs des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit pour l'exercice 2018 :

	SCACS ⁽¹⁾	Autres	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 \$	387 \$	390 \$
Autres actifs courants	271 \$	759 \$	1 030 \$
Actifs non courants	3 241 \$	225 \$	3 466 \$
Passifs courant	(456) \$	(853) \$	(1 309) \$
Passifs non courants	(1 270) \$	(21) \$	(1 291) \$

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2018, la Société a investi 225 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 225 millions \$ dans des parts sans droit de vote de SCACS a été estimée à 150 millions \$ et a été comptabilisée à titre d'autre actif financier. La perte de 75 millions \$ a été comptabilisée contre le passif dérivé lié aux engagements de financement. Voir la Note 38 – Juste valeur des instruments financiers, pour plus de détails.

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

	2018			2017		
	SCACS	Autres	Total	SCACS	Autre	Total
Résultat net	(40) \$	106 \$	66 \$	— \$	175 \$	175 \$

40. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

Coentreprises et entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente les opérations avec les coentreprises et entreprises associées dans lesquelles la Société détient des participations pour les exercices :

	2018		2017	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	38 \$	313 \$	41 \$	16 \$
Achats de produits et services, et autres charges	24 \$	12 \$	21 \$	— \$

Le tableau qui suit présente les soldes de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	16 \$	129 \$	20 \$	12 \$	22 \$	8 \$
Créances d'une partie liée ⁽¹⁾	— \$	385 \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Autres actifs financiers	— \$	23 \$	— \$	— \$	— \$	— \$
Créditeurs	4 \$	28 \$	11 \$	2 \$	2 \$	4 \$
Passifs sur contrat	11 \$	— \$	8 \$	— \$	7 \$	— \$
Autres passifs financiers	— \$	48 \$	— \$	— \$	— \$	— \$

⁽¹⁾ Voir la Note 21 – Autres actifs financiers.

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents et chefs de l'exploitation des secteurs d'activité aéronautiques et de Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc., se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Avantages fondés sur des actions	25 \$	24 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	23	23
Avantages de retraite	—	1
	48 \$	48 \$

41. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	3 552 \$	1 587 \$	4 760 \$	2 315 \$	5 625 \$	3 014 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent à une date convenue. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 1,2 milliard \$, dont une tranche de 409 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2018 (respectivement 1,5 milliard \$ et 370 millions \$ au 31 décembre 2017 et respectivement 1,6 milliard \$ et 371 millions \$ au 1^{er} janvier 2017). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 42 – Engagements et éventualités.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

42. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 41 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	695 \$	1 060 \$	1 300 \$
Crédit (a)	1 034	1 221	1 233
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(473)	(540)	(557)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 256 \$	1 741 \$	1 976 \$
Engagements de reprise (b)	1 165 \$	1 437 \$	1 721 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	100 \$	143 \$	207 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	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.

⁽²⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la section f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles servant à réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 456 millions \$ au 31 décembre 2018 (554 millions \$ au 31 décembre 2017 et 562 millions \$ au 1^{er} janvier 2017) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 53 millions \$ au 31 décembre 2018 (122 millions \$ au 31 décembre 2017 et 141 millions \$ au 1^{er} janvier 2017). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2027. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 71 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2018 (73 % au 31 décembre 2017 et 72 % au 1^{er} janvier 2017).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Moins de un an	97 \$	106 \$	57 \$
De un an à cinq ans	528	856	845
De cinq à dix ans	70	98	398
De dix à quinze ans	—	—	—
	695 \$	1 060 \$	1 300 \$

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Moins de un an	305 \$	102 \$	231 \$
De un an à trois ans	622	863	600
Par la suite	238	472	890
	1 165 \$	1 437 \$	1 721 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Moins de un an	26 \$	96 \$	158 \$
De un an à trois ans	74	47	49
Par la suite	—	—	—
	100 \$	143 \$	207 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2018 (52 millions \$ au 31 décembre 2017 et 48 millions \$ au 1^{er} janvier 2017). Cette garantie vient à échéance en 2025.

e) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par Transport, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

f) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Engagements de financement de SCACS

La Société s'est engagée à assurer le financement des besoins en trésorerie de SCACS, le cas échéant, au cours de 2019, jusqu'à concurrence de 350 millions \$ 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, assorties d'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 31 décembre 2018, la Société avait investi 225 millions \$ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de SCACS.

Contrats de location simple

La Société loue des bâtiments et du matériel et prend en charge des contrats de location simple d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements de loyers minimums futurs, surtout liés aux bâtiments et au matériel, en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit au :

	31 décembre 2018
À moins de un an	167 \$
Entre un an et cinq ans	352
Plus de cinq ans	356
	875 \$

La charge de loyer s'est établie à 134 millions \$ pour l'exercice 2018 (99 millions \$ pour l'exercice 2017).

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit au :

	31 décembre 2018
À moins de un an	9 237 \$
Entre un an et cinq ans	4 124
Plus de cinq ans	24
	13 385 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent des engagements d'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 265 millions \$ et 177 millions \$ au 31 décembre 2018.

La quote-part de la Société dans des coentreprises et des entreprises associées découlant d'autres engagements s'élevait à 1,3 milliard \$ au 31 décembre 2018.

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 2018, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

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 conseillers juridiques. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale, celle-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. La personne qui était alors un employé a été acquittée de toutes les accusations qui pesaient sur elle dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le procès en appel ne devrait pas commencer avant janvier 2020. 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. 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.

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. À la suite du dépôt par le surintendant général du CADE d'une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel en décembre 2018, BT Brésil a l'intention de contester cette opinion devant la juridiction compétente et continue de se défendre vigoureusement contre l'allégation.

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.

Transnet

La Société a appris dans des médias pertinents la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (l'« enquête »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après l'enquête, des 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 conseillers juridiques. 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. 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. Comme cette enquête préliminaire est encore à un stade précoce, 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 quel serait le montant d'une amende éventuelle, si elle était tenue responsable.

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 ont perdu leur pertinence, mettant ainsi un terme à toutes les poursuites dans cette affaire.

Examen par l'Autorité des marchés financiers (Québec)

En août 2018, à la suite de la publication par Bombardier de ses résultats financiers pour le deuxième trimestre clos le 30 juin 2018, Bombardier a annoncé la mise en place d'un Régime d'aliénation de titres automatique (RATA) permettant l'exercice et la vente ordonnés sur une période de deux ans de titres acquis qui avaient été gagnés par certains membres de la haute direction. Le RATA (semblable à un régime conforme au règlement 10b5-1 de la SEC) vise à permettre aux membres de la haute direction qui, autrement, auraient des fenêtres de négociation restreintes de vendre des titres et de réaliser une rémunération incitative à long terme gagnée d'une façon ordonnée. Les membres de la haute direction admissibles sont les plus susceptibles d'avoir des restrictions sur la négociation de titres en raison de restrictions en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables et des directives internes de Bombardier sur la négociation de titres.

Le RATA a été établi conformément à la législation et aux directives canadiennes sur les valeurs mobilières applicables à un moment (i) où aucune période d'interdiction n'était en vigueur relativement à la négociation de titres de Bombardier, et (ii) où les participants aux termes du RATA ne détenaient aucune information importante inconnue du public relativement à Bombardier et à ses titres et, par conséquent, étaient autorisés à transiger des titres de Bombardier en vertu des lois applicables et des politiques de négociation de Bombardier. Les négociations aux termes du RATA n'ont débuté qu'après une période d'au moins 30 jours suivant l'établissement du RATA.

La mise en place du RATA a coïncidé avec l'acquisition des droits liés aux attributions de rémunération à base d'actions de 2015. Pour établir le RATA, Bombardier a été assisté par des conseillers juridiques externes et le RATA a été élaboré selon les meilleures pratiques et les principes de saine gouvernance d'entreprise et est conforme aux lois sur les valeurs mobilières applicables.

Toutes les ventes aux termes du RATA ont été réalisées par un courtier en valeurs mobilières indépendant (indépendant à l'égard de chaque membre de la direction participant) selon les paramètres applicables aux opérations sur titres établis aux termes du RATA et les instructions prévues par les participants, lesquelles ont été données au moins 30 jours avant ces ventes et à un moment où les participants ne détenaient aucune information importante inconnue du public.

Le 15 novembre 2018, Bombardier a pris acte de l'annonce par l'Autorité des marchés financiers (Québec) (AMF) selon laquelle elle examinait les questions entourant la mise en place du RATA et les différentes annonces faites depuis par Bombardier.

Bombardier et ses employés (y compris les participants aux termes du RATA) collaborent pleinement à l'examen de l'AMF. Bombardier a pris les dispositions nécessaires pour suspendre, jusqu'à nouvel ordre, toute autre vente de titres en vertu du RATA.

Bombardier et ses conseillers juridiques ont réalisé un examen approfondi des faits et circonstances entourant la mise en place du RATA. Après cet examen et selon les constatations de ses conseillers, Bombardier a conclu que la mise en place du RATA et toutes les ventes réalisées par les participants aux termes du RATA étaient conformes aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes et aux meilleures pratiques en matière de gouvernance. Bombardier attend avec beaucoup d'intérêt que l'AMF termine son examen rapidement.

43. TRANSACTIONS

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. 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.

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 d'Avions d'affaires menées principalement dans les centres de formation de Montréal, de Québec et de Dallas, au Texas, à CAE, 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 a convenu du versement anticipé de toutes les redevances en vertu de l'entente. Ce versement anticipé a totalisé 155 millions \$ et a été reçu par Bombardier au cours de l'exercice 2018 et a été inclus dans les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

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 la fin du premier trimestre de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.

44. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Le 6 février 2019, la Société a fait l'acquisition des activités et des actifs liés au programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. en contrepartie d'un montant nominal en trésorerie. Cette transaction devrait renforcer la position de chef de file de Bombardier en tant que fabricant d'aérostructures et permettre à la Société de tirer parti de sa vaste expertise technique pour soutenir l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*, et assurer son succès à long terme. Bombardier continuera d'exploiter la chaîne de production et d'intégrer les employés affectés actuellement au programme dans les installations de Triumph à Red Oak, au Texas.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Notre conseil d'administration

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION⁽¹⁾

Pierre Beaudoin	Président du conseil d'administration de Bombardier
Alain Bellemare	Président et chef de la direction de Bombardier
Joanne Bissonnette	Administratrice de sociétés
J. R. André Bombardier	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Martha Finn Brooks	Administratrice de sociétés
Jean-Louis Fontaine	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Diane Giard	Administrateur de sociétés
August W. Henningsen	Administrateur de sociétés
Pierre Marcouiller	Président exécutif du conseil d'administration et chef de la direction, Camso Inc. (fabricant de pneus hors route)
Douglas (Doug) R. Oberhelman	Administrateur de sociétés
Vikram Pandit	Président et chef de la direction d'Orogen Group (entreprise tirant parti des occasions d'affaires dans le secteur des services financiers)
Carlos E. Represas	Administrateur de sociétés
Antony N. Tyler	Administrateur de sociétés
Beatrice Weder di Mauro	Professeure de macroéconomie internationale, The Graduate Institute of International and Development Studies

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comités du conseil	Représentation au sein du conseil ⁽¹⁾	Responsabilités
Comité d'audit	Diane Giard (présidente) Martha Finn Brooks Pierre Marcouiller Douglas (Doug) R. Oberhelman Beatrice Weder di Mauro	<ul style="list-style-type: none"> Aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes. Favoriser le maintien d'une bonne communication entre les administrateurs et les auditeurs indépendants de Bombardier, Ernst & Young. Favoriser le maintien de l'indépendance d'Ernst & Young. Maintenir la crédibilité et l'objectivité de nos rapports financiers. Étudier et évaluer tout risque important.
Comité des finances et de gestion des risques	Martha Finn Brooks (co-présidente) August W. Henningsen (co-président) Antony N. Tyler Beatrice Weder di Mauro	<ul style="list-style-type: none"> Examiner les risques importants de nature financière auxquels Bombardier est exposée et les mesures que la direction prend pour surveiller, contrôler et gérer ces risques. Examiner le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles mis en place pour gérer ces risques. Examiner et surveiller les projets ou opérations importants ou inhabituels liés aux activités courantes, aux occasions d'affaires, aux fusions, aux acquisitions, aux désinvestissements, aux ventes ou achats importants d'actifs et aux investissements en actions. Passer en revue diverses questions ou activités touchant la situation financière de Bombardier.
Comité de la gouvernance et des nominations	Carlos E. Represas (président) Diane Giard Vikram Pandit Antony N. Tyler	<ul style="list-style-type: none"> Surveiller les critères de sélection et les qualifications des candidats au poste d'administrateur. Surveiller la composition et la performance du conseil et de ses comités. Surveiller la rémunération des administrateurs.
Comité des ressources humaines et de la rémunération	Vikram Pandit (président) August W. Henningsen Pierre Marcouiller Carlos E. Represas	<ul style="list-style-type: none"> Superviser la planification de la relève du président et chef de la direction et d'un certain nombre d'autres postes de haute direction. Évaluer la performance du président et chef de la direction. Examiner et approuver la politique de rémunération globale des membres de la haute direction qui comprend, entre autres éléments, le salaire de base, les incitatifs à court et à long terme et les régimes de retraite et les avantages sociaux et avantages accessoires.

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2018. Pour des renseignements supplémentaires sur notre conseil d'administration, consultez notre site Web bombardier.com.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et actions à droits de vote subalternes classe B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2019

Premier rapport trimestriel	2 mai 2019
Deuxième rapport trimestriel	1 août 2019
Troisième rapport trimestriel	31 Octobre 2019
Rapport financier annuel 2019	13 février 2020

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2018-12-31	2019-01-15	2019-06-28	2019-07-15
2019-01-31	2019-02-15	2019-07-31	2019-08-15
2019-02-28	2019-03-15	2019-08-30	2019-09-15
2019-03-29	2019-04-15	2019-09-30	2019-10-15
2019-04-30	2019-05-15	2019-10-31	2019-11-15
2019-05-31	2019-06-15	2019-11-29	2019-12-15

Série 3

Date d'inscription	Date de versement
2019-01-11	2019-01-31
2019-04-12	2019-04-30
2019-07-12	2019-07-31
2019-10-11	2019-10-31

Série 4

Date d'inscription	Date de versement
2019-01-11	2019-01-31
2019-04-12	2019-04-30
2019-07-12	2019-07-31
2019-10-11	2019-10-31

Veillez noter que sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la Loi sur les impôts du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

Coordonnées

Bombardier Inc.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Relations avec les investisseurs
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13273
Télé. : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com
Communications
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390
Télé. : +1 514 861 2420

ENVOIS MULTIPLES

Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à Services aux investisseurs Computershare Inc. à l'un des numéros suivants :
+1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com

RENSEIGNEMENTS EN LIGNE

Pour des renseignements supplémentaires, nous vous invitons à consulter nos sites Web bombardier.com et ri.bombardier.com

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

Services aux investisseurs Computershare Inc.

100, avenue University, 8^e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1
ou
1500, boul. Robert-Bourassa, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8
Tél. : +1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télé. : +1 416 263 9394 ou +1 888 453 0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

AUDITEURS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
900 de Maisonneuve Blvd Ouest
Suite 2300
Montréal, Québec
Canada H3A 0A8

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 2 mai 2019, à 10 h 30, à l'adresse suivante:

Grand Quai du Port de Montréal
200, rue de la Commune Ouest
Montréal (Québec)
Canada H2Y 4B2

L'assemblée annuelle sera diffusée en direct sur notre site Web bombardier.com.

Les avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *CRJ550* sont présentement à la phase de développement et ils 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.

ALP, *AVENTRA*, *BiLevel*, *Bombardier*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 350*, *Challenger 600*, *Challenger 650*, *Challenger 850*, *CITYFLO*, *CRJ*, *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CRJ Series*, *EBI*, *FLEXITY*, *FLEXX*, *FlexCare*, *Global*, *Global 5000*, *Global 5500*, *Global 6000*, *Global 6500*, *Global 7500*, *Global 8000*, *INNOVIA*, *INTERFLO*, *Learjet*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *MITRAC*, *MOVIA*, *OMNEO*, *OPTIFLO*, *Parts Express*, *Primove*, *Q400*, *Q Series*, *Smart Services*, *TALENT*, *TRAXX*, *TWINDEXX*, *WAKO* et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que de papier vierge, permet l'économie de⁽¹⁾ :



17
arbres matures,
équivalant à la
superficie de
1 terrain de tennis



742 kg
de déchets,
équivalant à
15 poubelles



2 439 kg
de CO2 équivalant
à
16 317 kilomètres
parcourus



60 564 litres
d'eau, équivalant à
la consommation
d'eau d'une
personne pendant
173 jours

⁽¹⁾ Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



Entièrement recyclable -
le choix responsable

Imprimé au Canada
978-2-923797-44-1

Dépôt légal, Bibliothèque et
Archives nationales du Québec
Tous droits réservés.

© 2019 Bombardier Inc. ou ses filiales.

FSC® n'est pas responsable des calculs de
ressources économisées en utilisant ce papier.

Nous fabriquons les avions et les trains les plus novateurs au monde

bombardier.com