BOMBARDIER

PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 2019

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	pdb	Points de base
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	PIB	Produit intérieur brut
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	R et D	Recherche et développement
CEI	Communauté des États indépendants	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture		
DFT	Détenus à des fins de transaction	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
ECC	Écart de conversion cumulé		
É.-U.	États-Unis		
IAS	Normes comptables internationales		
IASB	Conseil des normes comptables internationales	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	R.-U.	Royaume-Uni
IFRS	Normes internationales d'information financière	SCACS	Société en commandite Avions C Series
ins	Information non significative	s. o.	sans objet
MES	Mise en service	UAD	Unité d'actions différées
PCGR	Principes comptables généralement reconnus	UAR	Unité d'actions liées au rendement
		UAI	Unité d'actions incessibles

RAPPORT DE GESTION 2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS 3
SOMMAIRE 5
FAITS SAILLANTS 5
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2019 7
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS 9
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE 13
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT 14
STRUCTURE DU CAPITAL 17
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR 19
AVIONS D'AFFAIRES 23
AVIONS COMMERCIAUX 29
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE 34
TRANSPORT 37
AUTRES 43
ARRANGEMENTS HORS BILAN 43
RISQUES ET INCERTITUDES 44
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE 44
CONTRÔLES ET PROCÉDURES 45
TAUX DE CHANGE 46
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES 46
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES 47
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES 48
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES 55

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie du trimestre ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier.

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

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos 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 ou 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 aux 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 rachat de la dette; les attentes à l'égard du rachat en temps d'opportun de l'investissement de la Caisse dans BT Holdco; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités, 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*; les avantages prévus de la création de Bombardier Aviation et l'échéancier prévu de réalisation ainsi que les coûts estimés connexes; la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc, les avantages prévus de toute cession ou de toute autre transaction en découlant et leur incidence prévue sur les activités, l'infrastructure, les possibilités, la situation financière, le plan d'affaires et la stratégie globale de la Société; 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 la vente du programme d'avions *Q Series* (la transaction 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 en découler 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 », « attendre », « anticiper », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. 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 repose le présent rapport de gestion en lien avec la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc comprennent les hypothèses importantes suivantes : la détermination et la réalisation réussie d'au moins une transaction de cession ou de toute autre transaction en découlant selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial et la réalisation des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion en lien avec la transaction 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 de la transaction selon l'échéancier prévu, y compris l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

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), au risque opérationnel (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement commercial et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons 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 opérationnelle et nos initiatives de restructuration, y compris la création de Bombardier Aviation; 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; 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), aux risques liés au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux risques liés 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 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), aux risques liés au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018. En ce qui concerne la création de Bombardier Aviation dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, notamment, sans s'y limiter, les avantages, les coûts et l'échéancier prévus de la création de Bombardier Aviation, et le risque qu'elle ne soit pas réalisée selon l'échéancier et les paramètres prévus, ou pas du tout; la réalisation des synergies et des possibilités de croissance et d'innovation et les coûts et charges connexes engagés; notre capacité de nous assurer de disposer des compétences, des technologies et des capacités nécessaires pour réaliser les avantages prévus des changements organisationnels; et les incidences défavorables de l'annonce ou de l'imminence de la création de Bombardier Aviation sur le cours de marché de nos actions et sur la performance financière de Bombardier. En ce qui concerne la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc dont il est question dans les présentes, certains facteurs qui peuvent faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter, l'incapacité de repérer et de réaliser une cession ou toute autre transaction en découlant selon l'échéancier prévu et selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial ou pas du tout; la non-réalisation de la totalité ou d'une partie des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu, ou l'incapacité de réaliser ces avantages; et les coûts et charges connexes qui pourraient être engagés; et les incidences défavorables de l'annonce ou de l'imminence d'une telle cession ou de toute autre transaction. En ce qui concerne la transaction 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 la transaction ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les 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 de la transaction, 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 qu'une cession liée à nos activités à Belfast et au Maroc, ou que la transaction en cours sera réalisée ou aura lieu, à quel moment elle le sera ou si elle sera conclue avec succès, ni le montant ou l'emploi du produit en découlant, ou que 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. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influer 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.

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2019[1]	2018	Écart
Revenus	**3 516 $**	4 028 $	(13) %
RAII	**684 $**	201 $	240 %
Marge RAII	**19,5 %**	5,0 %	1450 pdb
RAII ajusté[2]	**171 $**	201 $	(15) %
Marge RAII ajustée[2]	**4,9 %**	5,0 %	(10) pdb
RAIIA ajusté[2]	**266 $**	265 $	—
Marge RAIIA ajustée[2]	**7,6 %**	6,6 %	100 pdb
Résultat net	**239 $**	44 $	443 %
RPA dilué (en dollars)	**0,08 $**	0,01 $	0,07 $
Résultat net ajusté[2]	**(122) $**	35 $	ins
RPA ajusté (en dollars)[2]	**(0,07) $**	0,01 $	(0,08) $
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**(907) $**	(471) $	(93) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**137 $**	250 $	(45) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles[2]	**(1 044) $**	(721) $	(45) %
Aux	**31 mars 2019**	31 décembre 2018	Écart
Sources de financement disponibles à court terme[3]	**4 169 $**	4 373 $	(5) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**53,2 $**	53,1 $	—

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus pour le trimestre se sont établis à 3,5 milliards $, une baisse attribuable au calendrier de livraisons d'avions, à l'accélération moins prononcée de projets chez Transport et à des taux de change défavorables.
- Le RAIIA ajusté[2] et le RAII ajusté[2] pour le trimestre ont été de respectivement 266 millions $ et 171 millions $, en raison de la baisse des revenus et de la révision des estimations de coûts de projets chez Transport.
- Le RAII de 684 millions $ présenté pour le trimestre découle en grande partie du gain de 516 millions $ réalisé lors de la vente à CAE des activités de formation d'Avions d'affaires.
- L'utilisation des flux de trésorerie disponibles[2] de 1,0 milliard $ au premier trimestre, à l'appui de l'accélération prononcée des projets clés de transport sur rail et des livraisons des avions *Global 7500* au deuxième semestre de l'exercice. L'utilisation des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles a été de 907 millions $ au premier trimestre.

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS. Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le « RAII avant éléments spéciaux » et le « RAIIA avant éléments spéciaux » comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », respectivement, sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique du marché large dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII et du RAIIA selon les IFRS.

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

- Les prévisions de revenus, du RAIIA ajusté[1] et du RAII ajusté[1] de la Société pour 2019 sur une base consolidée ont été ajustées pour tenir compte des attentes révisées pour Transport et Avions Commerciaux.[2]
    - Les revenus de l'exercice complet devraient désormais s'établir à environ 17,0 milliards $, soit une croissance interne d'environ 10 % par rapport à ceux de 2018, compte non tenu de l'incidence des taux de change et des cessions. La modification apportée à la prévision de revenus découle d'une combinaison de :
        - Environ 250 millions $ liés à une baisse des revenus provenant de la clôture anticipée des ventes des activités de formation d'Avions d'affaires et du programme d'avions *Q400* qui est désormais prévue au milieu d'année;
        - Environ 750 millions $ liés aux revenus moins élevés de Transport découlant des ajustements apportés à l'accélération de la production et de l'incidence défavorable des taux de change.
    - Par suite de la réduction de la prévision du RAII ajusté[1] de Transport, la prévision du RAIIA ajusté[1] consolidé pour l'exercice a été révisée à une fourchette de 1,50 à 1,65 milliard $, ce qui représente une croissance de presque 20 % sur douze mois. La prévision du RAII ajusté[1] consolidé a également été révisée et devrait être désormais de 1,0 à 1,15 milliard $.
    - La prévision de flux de trésorerie disponibles[1] pour l'exercice demeure inchangée, soit des flux de trésorerie disponibles neutres de plus ou moins 250 millions $, étant donné que la cadence de production de l'avion *Global 7500* et les livraisons des principaux projets de Transport devraient accélérer au cours du deuxième semestre de l'année.
- Après le trimestre, la Société a annoncé la création stratégique de Bombardier Aviation, qui permettra de consolider tous les actifs aéronautiques dans un seul secteur d'activité simplifié et pleinement intégré. Par conséquent, la Société a l'intention de céder éventuellement ses activités d'aérostructures de Belfast et du Maroc. Les activités d'aérostructures de la Société seront concentrées sur ses capacités stratégiques à Montréal, au Mexique et dans les nouvelles installations de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* au Texas. Grâce à l'ensemble de ces installations, la Société disposera des compétences, des technologies et des capacités requises pour concevoir et produire l'avion actuel et l'avion de prochaine génération et offrir des services après-vente à l'égard de ceux-ci. Bombardier Aviation continuera d'être le leader mondial sur le marché des avions d'affaires et est en bonne position pour maximiser la valeur de ses jets régionaux *CRJ* qui ont fait leurs preuves. Bombardier Aviation et Bombardier Transport constitueront les deux piliers de l'avenir de la Société.[2]

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

[2] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2019

Le tableau qui suit présente les prévisions révisées pour 2019.

		Prévisions présentées dans notre Rapport financier 2018[1]	Prévisions révisées pour 2019[2]
PRÉVISIONS CONSOLIDÉES	Revenus	≥18,0 milliards $	~ 17,0 milliards $
	RAIIA ajusté[3]	1,65 $ à 1,80 milliard $	1,50 $ à 1,65 milliard $
	RAII ajusté[3]	1,15 $ à 1,25 milliard $	1,00 $ à 1,15 milliard $
	Flux de trésorerie disponibles[3]	Neutre ± 250 millions $	Aucun changement
AVIONS D'AFFAIRES	Revenus	~ 6,25 milliards $	Aucun changement
	Marge RAII ajustée[3]	~ 7,5 %	Aucun changement
	Livraisons d'avions (en unités)	150 à 155	Aucun changement
AVIONS COMMERCIAUX	Revenus	~ 1,4 milliard $	~ 1,15 milliard $
	RAII ajusté[3]	~ (125 millions $)	Aucun changement
	Livraisons d'avions (en unités)	~ 35 *CRJ* et *Q400*	~ 30 *CRJ* et *Q400*
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	Revenus	2,25 $ à 2,50 milliards $	Aucun changement
	Marge RAII ajustée[3]	7,5 %	~ 7,5 %
TRANSPORT	Revenus	~ 9,5 milliards $	~ 8,75 milliards $[4]
	Marge RAII ajustée[3]	~ 9,0 %	~ 8,0 %

PRÉVISIONS CONSOLIDÉES[2]

La prévision des revenus sur base consolidée de la Société pour 2019 a été ajustée pour tenir compte des attentes révisées pour Transport et Avions commerciaux. Les revenus de l'exercice complet devraient désormais s'établir à environ 17,0 milliards $, environ 1,0 milliard $ de moins que ce qui était prévu au départ. Sur douze mois, la prévision révisée des revenus représente une croissance interne des revenus d'environ 10 % par rapport à ceux de 2018, compte non tenu de l'incidence des taux de change et des cessions. La modification apportée à la prévision de revenus découle d'une combinaison de (i) environ 250 millions $ liés à une baisse des revenus provenant de la clôture anticipée des ventes des activités de formation d'Avions d'affaires et du programme d'avions *Q400* qui est désormais prévue au milieu d'année; et (ii) environ 750 millions $ liés aux revenus moins élevés de Transport découlant des ajustements apportés à l'accélération de la production et de l'incidence défavorable des taux de change.

Tandis que les revenus tirés des activités aéronautiques devraient être inchangés, la prévision de RAII ajusté[3] de Transport est réduite d'environ 150 millions $ pour l'exercice. Par conséquent, la Société prévoit désormais présenter un RAIIA ajusté[3] consolidé de 1,50 à 1,65 milliard $, ce qui représente une croissance de presque 20 % sur douze mois. La prévision du RAII ajusté[3] consolidé a également été révisée et devrait être désormais de 1,0 à 1,15 milliard $.

La prévision de flux de trésorerie disponibles[3] pour l'exercice demeure inchangée, soit des flux de trésorerie disponibles neutres de plus ou moins 250 millions $, étant donné que la cadence de production de l'avion *Global 7500* et les livraisons des principaux projets de Transport devraient accélérer au cours du deuxième semestre de l'année.

(1) Se reporter à notre Rapport financier 2018 pour plus de détails.
(2) Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.
(3) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.
(4) Sur la base de l'hypothèse que les taux de change demeureront stables, soit environ 1,12 pour la conversion en dollars américains des montants libellés en euros.

AVIONS COMMERCIAUX[1]

Le nombre de livraisons prévues d'Avions commerciaux pour l'exercice est revu à la baisse et serait d'environ 30 avions, en raison de la clôture de la cession du programme d'avions *Q400* qui devrait maintenant se conclure au milieu de l'année. La prévision de revenus pour l'exercice a par conséquent été ajustée à environ 1,15 milliard $, l'estimation du RAII ajusté[2] demeurant inchangée, soit une perte d'environ 125 millions $.

TRANSPORT[1]

La Société s'attend désormais à ce que les revenus de Transport s'établissent à environ 8,75 milliards $, inférieurs de 750 millions $ à ce qui était initialement prévu pour l'exercice. Cette diminution est attribuable pour environ 500 millions $ à l'accélération moins rapide que prévu de la production, laquelle occasionne un report de revenus, et pour environ 250 millions $ à une incidence défavorable des taux de change aux taux en vigueur[3]. En devises constantes, la prévision révisée de revenus de Transport pour 2019 reflète une croissance d'environ 3,5 % par rapport à ceux de 2018. En termes de résultat, la prévision de marge RAII ajustée[2] de Transport pour l'exercice complet a été révisée, passant d'environ 9 % à environ 8 %.

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

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

[3] Sur la base de l'hypothèse que les taux de change demeureront stables, soit environ 1,12 pour la conversion en dollars américains des montants libellés en euros.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
Revenus	**3 516 $**	4 028 $
Coût des ventes	**3 060**	3 539
Marge brute	**456**	489
Charges de vente et d'administration	**268**	286
R et D	**48**	47
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(17)**	(20)
Autres revenus	**(14)**	(25)
RAII ajusté[2]	**171**	201
Éléments spéciaux	**(513)**	—
RAII	**684**	201
Charges de financement	**311**	162
Revenus de financement	**(100)**	(38)
RAI	**473**	77
Impôts sur le résultat	**234**	33
Résultat net	**239 $**	44 $
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**195 $**	38 $
Participations ne donnant pas le contrôle	**44 $**	6 $
RPA (en dollars)		
De base et dilué	**0,08 $**	0,01 $
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII ajusté[2]	**4,9 %**	5,0 %
RAII	**19,5 %**	5,0 %

Mesures financières non conformes aux PCGR[2]

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
RAIIA ajusté	**266 $**	265 $
Résultat net ajusté	**(122) $**	35 $
RPA ajusté	**(0,07) $**	0,01 $

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
Revenus		
Avions d'affaires	**970 $**	1 110 $
Avions commerciaux	**241**	463
Aérostructures et Services d'ingénierie	**470**	446
Transport	**2 107**	2 355
Siège social et élimination	**(272)**	(346)
	3 516 $	4 028 $
RAII ajusté[2]		
Avions d'affaires	**74 $**	98 $
Avions commerciaux	**22**	(73)
Aérostructures et Services d'ingénierie	**66**	47
Transport	**83**	189
Siège social et élimination	**(74)**	(60)
	171 $	201 $
Éléments spéciaux		
Avions d'affaires	**(520) $**	1 $
Avions commerciaux	**—**	—
Aérostructures et Services d'ingénierie	**—**	1
Transport	**—**	(2)
Siège social et élimination	**7**	—
	(513) $	— $
RAII		
Avions d'affaires	**594 $**	97 $
Avions commerciaux	**22**	(73)
Aérostructures et Services d'ingénierie	**66**	46
Transport	**83**	191
Siège social et élimination	**(81)**	(60)
	684 $	201 $

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(2) Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une 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 :

		Trimestres clos les 31 mars	
	Réf.	**2019**	2018
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	1	**(516) $**	— $
Perte sur rachat de dette à long terme	2	**80**	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*	3	**(9)**	(1)
Charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts	4	**7**	—
Charges de restructuration	5	**5**	1
Impôts sur le résultat		**133**	—
		(300) $	— $
Présentés dans			
Éléments spéciaux dans le RAII		**(513) $**	— $
Charge de financement – Perte sur rachat de dette à long terme		**80**	—
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux		**133**	—
		(300) $	— $

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $).

2. Représente la perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions $ échéant en 2021.

3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 9 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (1 million $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018). 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.

4. 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 pour contrats additionnelle de 7 millions $.

5. Représentent des indemnités de départ de 11 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions $ et la reprise de charges de dépréciation de 4 millions $ comptabilisées antérieurement pour le trimestre clos le 31 mars 2019 relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant (1 million $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018).

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé 211 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019,[1] comparativement à 124 millions $ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

L'augmentation de 87 millions $ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, ainsi que de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions $ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial en 2019 (80 millions $);
- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles après la MES de l'avion *Global 7500* (54 millions $);
- une perte nette découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (13 millions $); et
- la charge d'intérêt sur les obligations locatives, par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1er janvier 2019 (8 millions $).

En partie contrebalancées par :

- des gains nets plus élevés sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (66 millions $).

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, le taux d'imposition effectif a été de 49,5 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,6 % au Canada. Le taux d'imposition effectif plus élevé est attribuable à l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé liée principalement à la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires (133 millions $) et au refinancement de la dette (63 millions $), contrebalancée en partie par l'incidence positive de la comptabilisation nette des pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et des différences temporaires ainsi que des différences permanentes.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2018, le taux d'imposition effectif avait été de 42,9%, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Le taux d'imposition effectif plus élevé était attribuable à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancée en partie par des différences permanentes.

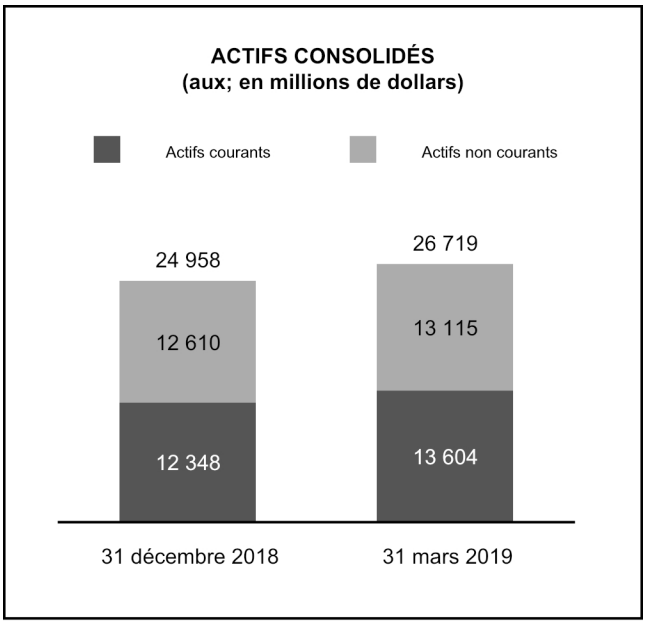
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 1761 millions $ au cours du trimestre, compte tenu d'une incidence positive de 20 millions $ des taux de change. L'augmentation de 1741 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 792 millions $ des stocks, attribuable principalement à une accélération de la cadence de production dans Avions d'affaires;
- une augmentation de 491 millions $ des immobilisations corporelles attribuable essentiellement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*;[1]
- une augmentation de 252 millions $ des autres actifs financiers du fait principalement de la réévaluation de certains instruments financiers, ainsi que des investissements dans les parts sans droit de vote de SCACS; et
- une augmentation de 233 millions $ des actifs sur contrat dans Transport.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 171 millions $ des impôts sur le résultat différés du fait surtout de la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires[2] et du refinancement de la dette.

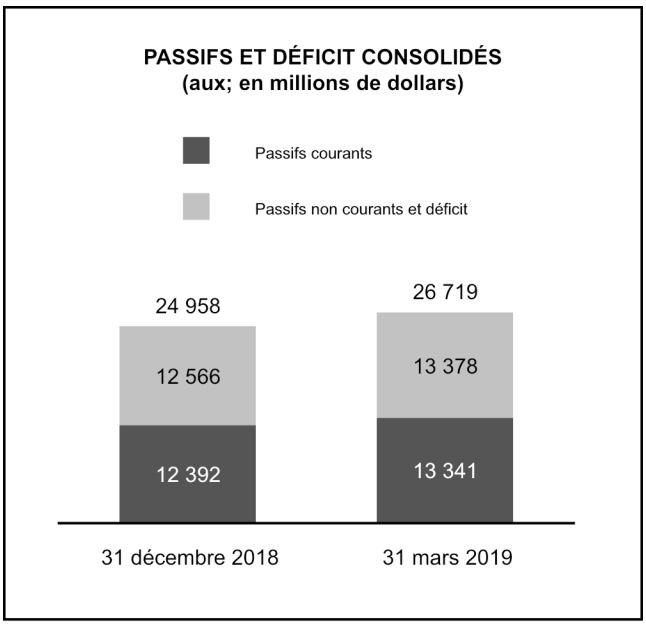


Le total des passifs et du déficit a augmenté de 1761 millions $ au cours du trimestre, compte tenu d'une incidence de 20 millions $ des taux de change. L'augmentation de 1741 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 502 millions $ des autres passifs attribuable principalement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*;[1]
- une augmentation de 411 millions $ des avantages de retraite. Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite pour plus de détails;
- une augmentation de 383 millions $ de la dette à long terme;[3]
- une augmentation de 374 millions $ des autres passifs financiers du fait surtout des emprunts à court terme de 280 millions $ de Transport;
- une augmentation de 304 millions $ des passifs sur contrat principalement dans Avions d'affaires; et
- une augmentation de 169 millions $ des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 217 millions $ des provisions.



[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Voir la Note 18 – Cession d'activités, pour plus de détails.

[3] Voir la Note 20 – Dette à long terme, pour plus de détails.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles[1]

Utilisation des flux de trésorerie disponibles[1]

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[2]	2018
Résultat net	**239 $**	44 $
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement	**91**	62
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	**—**	2
Impôts sur le résultat différés	**204**	6
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(17)**	(20)
Perte sur rachat de dette à long terme	**80**	—
Gain sur cession d'activités	**(520)**	—
Autres	**15**	12
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**1**	17
Variation nette des soldes hors caisse[3]	**(1 000)**	(594)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**(907)**	(471)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**(137)**	(250)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles[1]	**(1 044)**	(721)

[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] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
[3] Se reporter à la Note 22 – Variation nette des soldes hors caisse, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles
La diminution de 436 millions $ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre est surtout attribuable à :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (406 millions $) (voir les explications ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse
Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, les sorties de fonds de 1,0 milliard $ sont surtout attribuables à :

- l'augmentation des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production dans Avions d'affaires;
- l'augmentation des actifs sur contrat nets de Transport; et
- l'utilisation des provisions.

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des passifs sur contrats d'Avions d'affaires en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2018, les sorties de fonds de 594 millions $ sont surtout attribuables à :

- l'augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- l'augmentation des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires, attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production;
- la diminution des passifs sur contrat de Transport après les livraisons, contrebalancée en partie par les avances sur les nouvelles commandes et les contrats existants;
- l'augmentation des stocks du programme d'avions C Series, en raison de l'accélération de la cadence de production; et
- l'augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport.

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Avions d'affaires et Avions commerciaux; et
- l'augmentation des passifs sur contrat d'Avions d'affaires.

Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles

	Trimestre clos les 31 mars	
	2019	2018
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	**(142) $**	(267) $
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**5**	17
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**(137) $**	(250) $

La diminution de 113 millions $ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles est surtout attribuable à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires et à la baisse des coûts d'emprunt capitalisés par suite de la MES du programme d'avion *Global 7500*.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
Solde au début de la période	**3 187 $**	3 057 $ [2]
Utilisation des flux de trésorerie disponibles[3]	**(1 044)**	(721)
Produit net de la cession d'une entreprise	**532**	—
Placement dans des parts sans droit de vote de SCACS	**(110)**	—
Produit net de l'émission de dette à long terme	**1 960**	—
Remboursements de dette à long terme	**(1 586)**	(7)
Variation nette des emprunts à court terme	**284**	—
Paiement d'obligations locatives	**(22)**	—
Dividendes versés sur actions privilégiées	**(5)**	(6)
Émission d'actions classe B	**—**	476
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	**—**	(51)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	**67**	67
Autres	**16**	38
Solde à la fin de la période	**3 279 $**	2 853 $
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente	**—**	72
Solde à la fin de la période	**3 279 $**	2 781 $

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(2) 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.

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

Sources de financement disponibles à court terme

	31 mars 2019	31 décembre 2018
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**3 279 $**	3 187 $
Facilités de crédit renouvelables disponibles	**890**	1 186
Sources de financement disponibles à court terme	**4 169 $**	4 373 $

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

En mars 2019, les périodes de disponibilité de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 689 millions € (773 millions $) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $[1] de Transport ont été prolongées respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022. Un montant de 280 millions $ avait été emprunté sur la facilité de Transport au 31 mars 2019.

[1] Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Facilités de lettres de crédit

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3,94 milliards € de Transport a augmenté, passant à 3,96 milliards €. En mars 2019, nous avons prolongé d'une année, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,96 milliard € (4,44 milliards $) et de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $[1].

[1] Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2019, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 750 millions $ et 1 milliard $ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. à l'exclusion de Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport est de 750 millions € (841 millions $) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

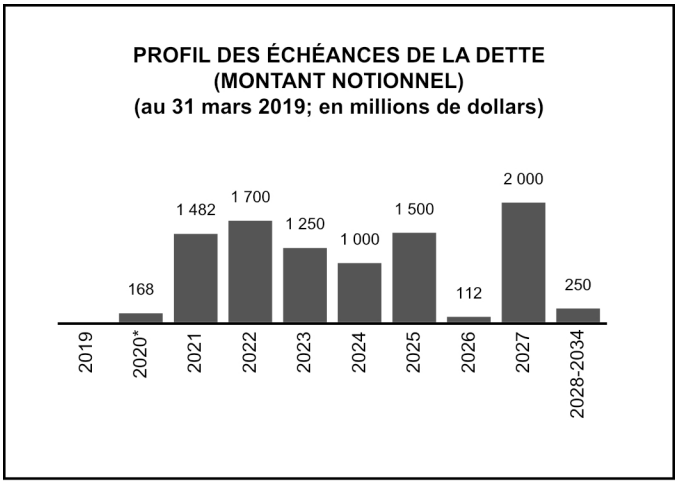
Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents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

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 31 mars 2019 et au 31 décembre 2018.

Besoins futurs de liquidités

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, combinés à nos sources de financement disponibles à court terme de 4,2 milliards $, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2021.

En mars 2019, la Société a émis des billets de premier rang non garantis de 2 milliards $, à une valeur nominale de 99,246 %, portant intérêt au taux de 7,875 % et échéant le 15 avril 2027. La Société a affecté le produit net au rachat de tous ses billets de premier rang en circulation à 7,75 % échéant en 2020 de 850 millions $ pour une contrepartie totale de 714 millions $ au 31 mars 2019, et le solde a été payé le 5 avril 2019, pour une contrepartie totale de 176 millions $. De plus, la Société a racheté un montant en capital global de 366 millions € (414 millions $) de ses billets de premier rang à 6,13 % échéant en 2021 de 780 millions €, représentant une contrepartie de rachat globale totale de 401 millions € (450 millions $), et un montant en capital global de 382 millions $ des billets à 8,75 % échéant en 2021 de 1400 millions $, pour une contrepartie de rachat globale de 422 millions $, plus les frais connexes. Le produit net résiduel servira aux besoins généraux de l'entreprise.



* Un montant de 168 millions $ a été remboursé le 5 avril 2019.

STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, nous avons revu la définition et la désignation des intérêts ajustés, de la dette ajustée, du RAII adapté et du RAIIA adapté, qui sont tous utilisés dans nos indicateurs globaux. 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.

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 31 mars 2019
RAII adapté[1]	**1 072 $**
Intérêts ajustés[1]	**741 $**
Ratio du RAII adapté sur les intérêts ajustés	**1,4**

Ratio du levier financier

	Au, et pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 31 mars 2019
Dette ajustée[1]	**10 203 $**
RAIIA adapté[1]	**1 428 $**
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA adapté	**7,1**

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

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 2,6 milliards $ au 31 mars 2019 (2,2 milliards $ au 31 décembre 2018). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. L'augmentation de 453 millions $ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2018	2 181 $ [1]
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	950
Coûts des services	35
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	18
Pertes nettes sur compression et règlement	2
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(505)
Cotisations de la Société	(48)
Fluctuations des taux de change	(1)
Autres	2
Solde au 31 mars 2019	**2 634 $ [1]**

[1] Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 140 millions $ au 31 mars 2019 (200 millions $ au 31 décembre 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 ajusté[1]	RAII excluant les 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 de mieux comprendre les résultats financiers consolidés de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que des charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA ajusté[1]	RAII ajusté, 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.
Dette ajustée	Dette à long terme comme présentée dans les états de la situation financière consolidés, ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les emprunts à court terme et la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.
RAII adapté[2]	RAII ajusté, plus l'ajustement des intérêts pour tenir compte des contrats de location avant l'adoption de IFRS 16, *Contrats de location* et des 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 adapté[2]	RAII adapté, plus l'amortissement, les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement afin de tenir compte des obligations locatives.
Intérêts ajustés[2]	Intérêts versés, d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, plus l'ajustement des intérêts pour tenir compte de contrats de location avant l'adoption de IFRS 16, *Contrats de location*.

(1) Depuis le 1er janvier 2019, le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux sont remplacés respectivement par le RAII ajusté et le RAIIA ajusté. La définition de ces deux indicateurs demeure inchangée.

(2) Avec prise d'effet le 1er janvier 2019, nous avons modifié la définition de ces mesures non conformes aux PCGR en raison de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. L'ajustement des intérêts utilisés pour calculer le RAII adapté et les intérêts ajustés pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 31 mars 2019 comprend l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les trois derniers trimestres de 2018. L'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations locatives utilisé pour calculer le RAIIA adapté pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 31 mars 2019 comprend l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les trois derniers trimestres de 2018.

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.

Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais respectivement « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique du marché large dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII et du RAIIA selon les IFRS.

RAII ajusté, RAIIA ajusté, résultat net ajusté et résultat par action ajusté

La direction utilise le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, 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 ajusté, le RAIIA ajusté, 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 adapté, RAIIA adapté et intérêts ajustés

Nous analysons notre structure du capital en fonction d'indicateurs globaux qui reposent sur la dette ajustée, le RAII adapté, le RAIIA adapté 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 ajusté 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 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 ajusté et du RAII

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
RAII	**684 $**	201 $
Amortissement	**91**	62
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	2
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**(509)**	—
RAIIA ajusté	**266 $**	265 $

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

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

	Trimestres clos les 31 mars			
	2019	**(par action)**	2018	(par action)
Résultat net	**239 $**		44 $	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux[1]	**(513)**	**(0,22) $**	—	— $
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	**(79)**	**(0,03)**	(26)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	**18**	**0,01**	19	0,01
Perte sur rachat de dette à long terme[1]	**80**	**0,03**	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**133**	**0,06**	(2)	0,00
Résultat net ajusté	**(122)**		35	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	**(44)**		(6)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**(7)**		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(173) $**		22 $	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	**2 374 850**		2 370 351	
RPA ajusté (en dollars)	**(0,07) $**		0,01 $	

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
RPA dilué	**0,08 $**	0,01 $
Incidence des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**(0,15)**	—
RPA ajusté	**(0,07) $**	0,01 $

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

	Au 31 mars 2019
Dette à long terme	**9 485 $**
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	**(95)**
Dette à long terme, montant net	**9 390**
Emprunts à court terme sur la facilité de crédit de Transport	**280**
Obligations locatives	**533**
Dette ajustée	**10 203 $**

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

Rapprochement du RAIIA adapté et du RAII adapté au RAII

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 31 mars 2019
RAII	**1 484 $**
Éléments spéciaux[1]	**(485)**
Intérêts reçus	**30**
Ajustement des intérêts sur les obligations locatives[2]	**43**
RAII adapté	**1 072**
Amortissement	**301**
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[3]	**5**
Ajustement de l'amortissement des obligations locatives[4]	**50**
RAIIA adapté	**1 428 $**

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 31 mars 2019
Intérêts versés	**698 $**
Ajustement des intérêts sur les obligations locatives[2]	**43**
Intérêts ajustés	**741 $**

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

(2) Représente le total de l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les trois derniers trimestres de 2018. L'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les trois derniers trimestres de 2018 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 de cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

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

(4) Représente le total de l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les trois derniers trimestres de 2018 utilisant l'amortissement linéaire du montant des obligations au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2019[1]	2018	Écart
Revenus	**970 $**	1 110 $	(13) %
Livraisons d'avions (en unités)	**24**	31	(7)
RAII	**594 $**	97 $	512 %
Marge RAII	**61,2 %**	8,7 %	5 250 pdb
RAII ajusté[2]	**74 $**	98 $	(24) %
Marge RAII ajustée[2]	**7,6 %**	8,8 %	(120) pdb
RAIIA ajusté[2]	**114 $**	114 $	—
Marge RAIIA ajustée[2]	**11,8 %**	10,3 %	150 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**84 $**	188 $	(55) %
Aux	**31 mars 2019**	31 décembre 2018	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**14,9 $**	14,3 $	4 %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont totalisé 970 millions $ pour 24 avions, alors que l'accélération des livraisons se poursuit au cours de l'exercice afin d'atteindre les prévisions pour l'exercice complet.[3]
- Les revenus tirés des services après-vente ont continué de croître à un taux à deux chiffres, à savoir 20 % sur douze mois, soutenus par une stratégie visant à étendre notre présence et à nous rapprocher de nos clients. Au cours du trimestre, Avions d'affaires a annoncé l'agrandissement de son centre de service de Singapour afin de rehausser ses capacités de service à la clientèle dans la région de l'Asie-Pacifique d'ici 2020.[3]
- La marge RAII ajustée[2] de 7,6% reflète l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500* et l'augmentation des revenus tirés des services après-vente. L'intensification des activités de l'avion *Global 7500* devrait peser sur le résultat d'ici à ce que la marge RAII ajustée[2] amorce une reprise vers la prévision pour l'exercice complet de 7,5 %.[3]
- Le RAII de 594 millions $ présenté pour le trimestre découle en grande partie du gain de 516 millions $ réalisé lors de la vente à CAE des activités de formation d'Avions d'affaires.
- Le carnet de commandes a augmenté de 0,6 milliard $ pour atteindre 14,9 milliards $, le plus important de l'industrie, ce qui reflète le vif intérêt du marché dans toutes les régions et pour tous les types de clients.
- L'avion *Global 7500* accumule les records et continue de dépasser les attentes sur le plan de l'expérience cabine et des performances. L'intérêt que suscite cet avion d'affaires unique en son genre ne fait que s'intensifier depuis sa MES à la fin 2018, comme en témoigne la confirmation récente d'une commande de quatre avions d'affaires *Global 7500* passée par HK Bellawings.

[1] Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.

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

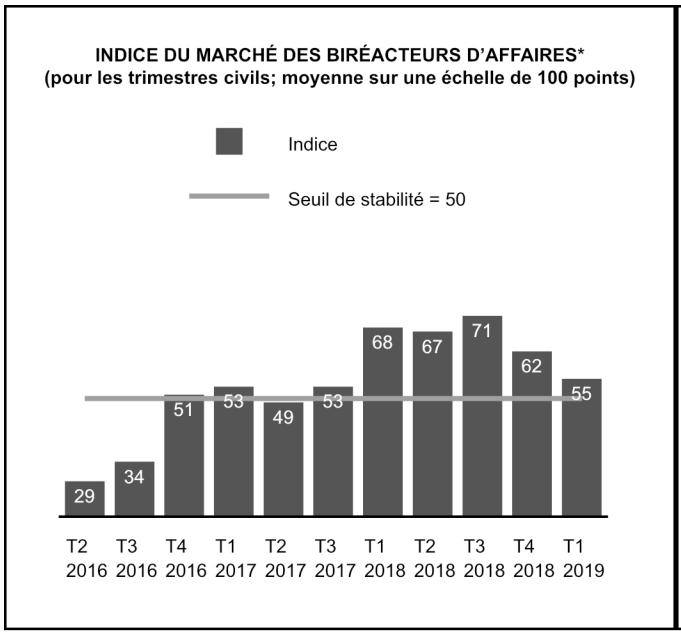
[3] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

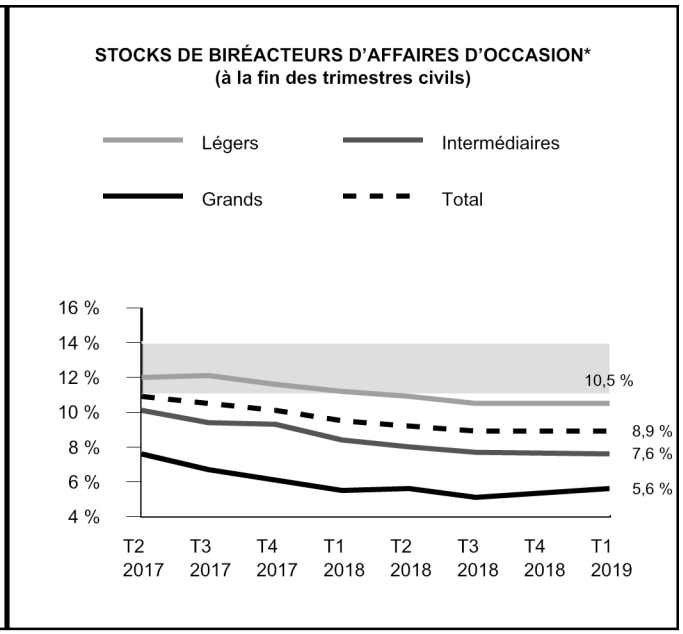
Les indices du marché de l'aviation d'affaires se sont maintenus à des niveaux sains au premier trimestre de 2019. Comme l'indiquent les graphiques ci-après, la confiance de l'industrie[1] demeure au-dessus du seuil de stabilité du marché, avec une note de 55 points au premier trimestre de 2019.[2] Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage du nombre total d'avions en service atteignait un niveau très sain de 8,9 % au 31 mars 2019. Bien que ce ratio affiche une légère hausse comparativement à 8,7 % au 31 décembre 2018, il demeure bien en deçà de la fourchette historique sur 10 ans pour l'ensemble du marché. L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a diminué de 2 % sur douze mois. L'utilisation en Europe a diminué de 3 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'année précédente.

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

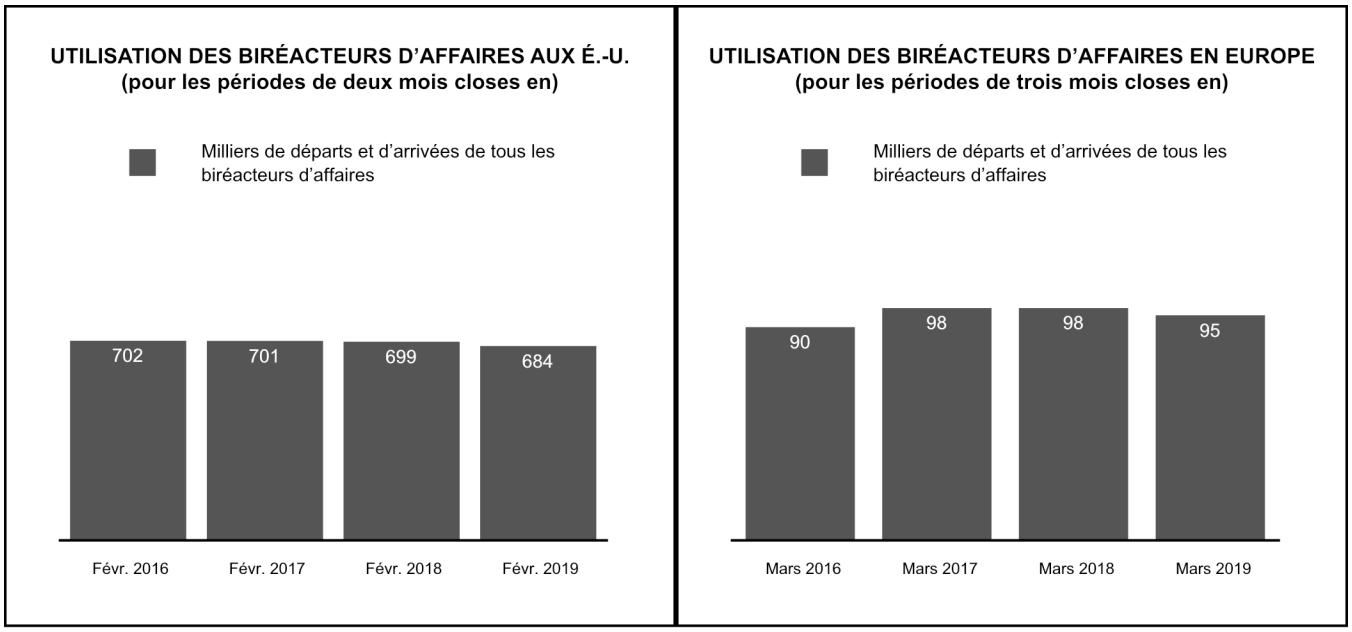
[1] Mesurée par l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires.
[2] Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 20 mars 2019.



Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.
Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données.
UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.



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



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

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
Revenus		
Fabrication et autres[2]	**646 $**	839 $
Services[3]	**324**	271
Total des revenus	**970 $**	1 110 $
RAIIA ajusté[4]	**114 $**	114 $
Amortissement	**40**	16
RAII ajusté[4]	**74**	98
Éléments spéciaux	**(520)**	1
RAII	**594 $**	97 $
Marge RAII ajustée[4]	**7,6 %**	8,8 %
Marge RAII	**61,2 %**	8,7 %

(1) Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.
(2) Comprend principalement les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.
(3) Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment des pièces, de *Smart Services,* de centres de service, de la formation et des publications techniques.
(4) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

La diminution de 193 millions $ des revenus tirés de la fabrication et autres revenus est attribuable essentiellement à la baisse du nombre de livraisons d'avions.

La hausse de 53 millions $ des revenus tirés des services 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 RAII ont été comme suit :

		Trimestres clos les 31 mars	
	Réf.	**2019**	2018
Gain sur la cession des activités de formation	1	**(516) $**	— $
Charges de restructuration	2	**5**	2
Reprise de provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*	3	**(9)**	(1)
		(520) $	1 $
Incidence sur la marge RAII		**53,6 %**	(0,1) %

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, en contrepartie d'un total net de 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $).

2. Représentent des indemnités de départ de 7 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions $ en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant (2 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018).

3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 9 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (1 million $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018). 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.

Marge RAII
Tandis que les activités de service après-vente ont continué de croître, la marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a diminué de 1,2 point de pourcentage en raison de la dilution découlant de la MES et de la moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a augmenté de 52,5 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant 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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Outillage des programmes[1]	**81 $**	198 $
Charges de R et D[2]	**3**	3
	84 $	201 $
En pourcentage des revenus	**8,7 %**	18,1 %

La baisse relative à l'outillage des programmes est principalement attribuable à la MES du programme d'avion *Global 7500* en décembre 2018.

Au 31 mars 2019, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires[3] s'établissait à 4,5 milliards $, un niveau comparable à celui de 4,5 milliards $ au 31 décembre 2018.

(1) Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que le montant versé aux fournisseurs à la réception de pièces pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés.
(2) À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 17 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (11 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018), les investissements connexes étant déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.
(3) Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 676 millions $ au 31 mars 2019 (677 millions $ au 31 décembre 2018).

Le programme d'avions *Global 5500* et *Global 6500*[1]

Les deux nouveaux biréacteurs d'affaires s'inspirent du succès des avions *Global 5000* et *Global 6000* en offrant une autonomie supplémentaire de respectivement 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 leur 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 très avantageux comparativement à ceux de plus petits avions concurrents à moindre autonomie.

Deux véhicules d'essais en vol, qui effectuent actuellement des essais à Wichita, au Kansas, continuent d'afficher des performances exceptionnelles dans le cadre du programme d'essais en vol, lequel est réalisé à plus de 85 %. Le programme avance comme prévu sur la voie de la certification des avions avec une MES prévue à la fin de 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.

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars **2019**	2018
Légers	**2**	3
Intermédiaires	**14**	18
Grands	**8**	10
	24	31

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	**31 mars 2019**	Aux 31 décembre 2018
	14,9 $	14,3 $

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

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Conclusion de la vente à CAE, annoncée antérieurement, des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires

Le 14 mars 2019, nous avons conclu la vente à CAE Inc. (CAE), annoncée antérieurement, des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une valeur d'entreprise de 645 millions $. Le produit net de la vente s'est établi à 532 millions $, déduction faite de certains passifs, frais et ajustements de clôture. Un gain de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux.

Parallèlement à l'accord de vente, Bombardier et CAE ont convenu également d'élargir la portée de leur entente de fournisseur de formation agréé selon laquelle CAE a accepté de procéder au versement anticipé de toutes les redevances aux termes de celle-ci. Ce versement anticipé a été de 155 millions $ et a été reçu par Bombardier au cours du quatrième trimestre de 2018.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2019[1]	2018	Écart
Revenus[2]	**241 $**	463 $	(48) %
Livraisons d'avions (en unités)[3]	**4**	8	(4)
Commandes nettes (en unités)	**16**	4	12
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons[4]	**4,0**	0,5	3,5
RAII[5]	**22 $**	(73) $	ins
Marge RAII[5]	**9,1 %**	(15,8) %	2 490 pdb
RAII ajusté[5][6]	**22 $**	(73) $	ins
Marge RAII ajustée[5][6]	**9,1 %**	(15,8) %	2 490 pdb
RAIIA ajusté[5][6]	**25 $**	(72) $	ins
Marge RAIIA ajustée[5][6]	**10,4 %**	(15,6) %	2 600 pdb
Additions nettes aux (cessions nettes des) immobilisations corporelles et incorporelles	**(1) $**	16 $	ins
Aux	**31 mars 2019**	31 décembre 2018	Écart
Carnet de commandes (en unités)[7]	**109**	97	12

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont été de 241 millions $ pour le trimestre, une baisse par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison du retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation à partir du troisième trimestre de 2018 et de la réduction du nombre de livraisons d'avions.
- Le RAII de 22 millions $ reflète le retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation, une proportion accrue de revenus tirés des services après-vente et une gestion proactive du risque relatif aux garanties de valeur résiduelle.
- Au cours du trimestre, une filiale de Chorus Aviation Inc. a conclu une entente d'achat ferme visant neuf avions *CRJ900*. Ces avions seront exploités par Jazz Aviation s.e.c. qui sera le premier exploitant canadien à offrir la nouvelle cabine ATMOSPHÈRE.
- Avions commerciaux a lancé l'avion *CRJ550*. Tirant parti de la plateforme d'avions actuelle, il est conçu pour remplacer la flotte existante d'avions de 50 places vieillissants tout en maximisant le potentiel de revenus en proposant une cabine trois classes. United Airlines est l'exploitant de lancement de ce nouveau modèle.
- Le nombre de livraisons prévues d'Avions commerciaux pour l'exercice a été revu à la baisse à environ 30 avions, étant donné la clôture de la cession du programme d'avions *Q400*, qui devrait maintenant se conclure au milieu de l'année. La prévision de revenus pour l'exercice a par conséquent été ajustée à environ 1,15 milliard $, la prévision du RAII ajusté[5] demeurant inchangée, soit une perte d'environ 125 millions $[8].

[1] Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.

[2] Compte tenu des revenus de SCACS pour le premier trimestre de 2018.

[3] À l'exclusion de cinq livraisons d'avions CS300 au cours du trimestre correspondant de 2018.

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

[5] Compte tenu de la quote-part du gain net de SCACS pour le trimestre clos le 31 mars 2019, totalisant 1 million $.

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

[7] À l'exclusion de commandes fermes visant 115 avions CS100 et 228 avions CS300 au cours du trimestre correspondant de 2018. Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

[8] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2019

Le tableau qui suit présente les prévisions révisées pour 2019.

		Prévisions présentées dans notre Rapport financier 2018[1]	Mise à jour des prévisions pour 2019[2]
AVIONS COMMERCIAUX	Revenus	~ 1,4 milliard $	~ 1,15 milliard $
	RAII ajusté[3]	~ (125 millions $)	inchangé
	Livraisons d'avions (en unités)	~ 35 CRJ and Q400	~ 30 *CRJ* et *Q400*

Étant donné la clôture de la cession du programme d'avions *Q400*, qui devrait maintenant se conclure au milieu de l'année, le nombre de livraisons prévues d'Avions commerciaux pour l'exercice a été revu à la baisse à environ 30 avions. La prévision de revenus pour l'exercice a par conséquent été ajustée à environ 1,15 milliard $, l'estimation du RAII ajusté[3] demeurant inchangée (perte d'environ 125 millions $).

(1) Se reporter à notre Rapport financier 2018 pour plus de détails.
(2) Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.
(3) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

La demande mondiale de transport aérien commercial, mesurée par les revenus par passager-kilomètre (« RPK »)[1] a augmenté de façon modérée pour s'établir à 5,9 % depuis le début de l'année jusqu'en février 2019 par rapport à la période correspondante de l'année précédente[2].

Le transport aérien commercial national et international, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 6,9 % et 5,3 % au cours des deux premiers mois de 2019 par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente. Sur le plan national, les États-Unis, le pays le plus important à cet égard, ont enregistré une saine croissance des RPK de 5,2 %, alors que la Chine, l'Inde et la Russie ont toutes enregistré une croissance à deux chiffres par rapport à la période correspondante de 2018[2].

Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle nationale et internationale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges[3] de respectivement 80,8 % et 79,7 % depuis le début de l'année jusqu'en février 2019, des niveaux équivalents à ceux enregistrés pour la période correspondante de 2018[2].

Le cours moyen mensuel du pétrole brut Brent suit une tendance à la hausse depuis le début de 2019, après la contraction prononcée observée à la fin de 2018 dans la foulée de la montée des réserves de pétrole[4]. Les cours du pétrole brut Brent s'établissaient à environ 68 $ le baril à la fin du mois de mars 2019, comparativement à 51 $ le baril à la fin du mois de décembre 2018[5]. La volatilité des cours du pétrole, combinée aux questions et aux réglementations environnementales, devrait entraîner une demande soutenue d'avions offrant une efficacité optimale.

(1) Les RPK sont une mesure du trafic-passagers payants et représentent la demande de transport aérien de la part des passagers, définie comme un passager payant transporté sur un kilomètre.
(2) D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* pour le mois de février 2019 de l'IATA.
(3) Le coefficient d'occupation des sièges correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les RPK divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles). Les sièges-kilomètres disponibles correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.
(4) D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de janvier-février 2019 de l'IATA.
(5) Selon le site Web d'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
Revenus[2]	**241 $**	463 $
RAIIA ajusté[3][4]	**25 $**	(72) $
Amortissement	**3**	1
RAII ajusté[3][4]	**22 $**	(73) $
RAII[3]	**22 $**	(73) $
Marge RAII ajustée[3][4]	**9,1 %**	(15,8) %
Marge RAII[3]	**9,1 %**	(15,8) %

(1) Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.
(2) Compte tenu des revenus de SCACS pour le premier trimestre de 2018.
(3) Compte tenu de la quote-part du gain net de SCACS pour le trimestre clos le 31 mars 2019, totalisant 1 million $.
(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 222 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 de 2018 et par la réduction du nombre de livraisons d'avions *CRJ Series* et *Q400*.

Marge RAII

La marge RAII du trimestre a augmenté de 24,9 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait des résultats du programme C Series du périmètre de consolidation;
- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente; et
- de l'incidence positive du règlement de garanties de valeur résiduelle comptabilisée dans les autres revenus.

En partie contrebalancés par :

- la diminution des marges réalisées sur la vente d'avions.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Outillage des programmes[1]	**— $**	16 $
Charges de R et D[2]	**—**	2
	— $	18 $
En pourcentage des revenus	**0,0 %**	3,9 %

Au 31 mars 2019, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux s'établissait à 30 millions $, comparativement à 32 millions $ au 31 décembre 2018.

(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. Comprend 16 millions $ attribuables à SCACS pour le trimestre clos le 31 mars 2018.

(2) À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 2 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (2 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Livraisons d'avions[1]

	Trimestres clos les 31 mars	
(en unités)	**2019**	2018
Biréacteurs régionaux		
CRJ900	**3**	4
CRJ1000	**—**	2
Biturbopropulseurs		
Q400	**1**	2
	4	8

(1) À l'exclusion de la livraison de cinq avions CS300 pour le trimestre clos le 31 mars 2018. Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

Commandes nettes

	Trimestres clos les 31 mars	
(en unités)	**2019**	2018
Biréacteurs régionaux		
CRJ900	**9**	—
Biturbopropulseurs		
Q400	**7**	4
	16	4
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons[1]	**4,0**	0,5

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

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	31 mars 2019 Commandes fermes	31 mars 2019 Options	Aux 31 décembre 2018 Commandes fermes	Aux 31 décembre 2018 Options
Biréacteurs régionaux				
CRJ900	**51**	**3**	45	4
Biturbopropulseurs				
Q400[1]	**58**	**—**	52	—
	109	**3**	97	4

[1] Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente des actifs du programme d'avions *Q Series*. Voir la Note 27, Transactions, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

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, les certifications de type associées aux Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités opérationnelles du programme d'avions *Q400* aux installations de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada. La clôture de cette transaction devrait avoir lieu d'ici le milieu 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 usuels.[1]

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2019[1]	2018	Écart
Revenus	**470 $**	446 $	5 %
RAII	**66 $**	46 $	43 %
Marge RAII	**14,0 %**	10,3 %	370 pdb
RAII ajusté[2]	**66 $**	47 $	40 %
Marge RAII ajustée[2]	**14,0 %**	10,5 %	350 pdb
RAIIA ajusté[2]	**78 $**	60 $	30 %
Marge RAIIA ajustée[2]	**16,6 %**	13,5 %	310 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**25 $**	10 $	150 %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie ont augmenté par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent pour s'établir à 470 millions $, tandis que l'accélération de la cadence de production des programmes des avions *Global 7500* et A220 se poursuivait.
- Les revenus externes ont augmenté par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, pour atteindre 43 % des revenus totaux, puisque les composants A220 sont désormais comptabilisés comme des ventes à des tiers.
- La marge RAII pour le trimestre a augmenté, en raison principalement d'une incidence positive de la composition des revenus qui proviennent principalement de programmes ayant atteint une plus grande maturité. Tandis que les livraisons d'avions *Global 7500* et A220 s'accélèrent, la prévision de marge RAII ajustée[2] pour l'exercice complet demeure à environ 7,5 % pour l'exercice.[3]
- Depuis la clôture de l'acquisition du programme d'aile d'avion *Global 7500* le 6 février 2019, Aérostructures et Services d'ingénierie se sont concentrés sur l'intégration des installations situées à Red Oak, au Texas, pour appuyer l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*.

[1] Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.

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

[3] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les principaux facteurs de croissance du marché des aérostructures sont fortement liés à des facteurs, comme 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 tiré par le nombre de nouveaux produits en développement ou d'améliorations des plateformes existantes ainsi que par l'accélération de la production et l'augmentation des carnets de commandes dans divers segments de marché d'avions.

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

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
Revenus		
Revenus externes	**200 $**	101 $
Revenus intersectoriels	**270**	345
Total des revenus	**470 $**	446 $
RAIIA ajusté[2]	**78 $**	60 $
Amortissement	**12**	13
RAII ajusté[2]	**66**	47
Éléments spéciaux	**—**	1
RAII	**66 $**	46 $
Marge RAII ajustée[2]	**14,0 %**	10,5 %
Marge RAII	**14,0 %**	10,3 %

[1] Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.

[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 24 millions $ pour le trimestre s'explique par :

- une augmentation des revenus externes (99 millions $), principalement attribuable à la hausse des volumes associés aux contrats conclus avec SCACS, présentés à titre de revenus externes depuis le 1er juillet 2018, contrebalancée en partie par une baisse des volumes associés aux autres contrats externes.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des revenus intersectoriels (75 millions $), attribuable essentiellement aux revenus intersectoriels provenant de SCACS, reclassés à titre de revenus externes depuis le 1er juillet 2018, contrebalancée en partie par une hausse des volumes associés aux contrats visant des avions d'affaires et aux autres contrats visant des 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.

L'élément spécial du trimestre clos le 31 mars 2018 représentait des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Marge RAII
La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a augmenté de 3,5 points de pourcentage, essentiellement en raison de l'incidence positive d'ajustements liés à certains contrats et de meilleures performances sur les contrats visant des avions d'affaires.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a augmenté de 3,7 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant 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.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2019[1]	2018	Écart
Revenus	**2 107 $**	2 355 $	(11) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	**1,6 $**	2,3 $	(30) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	**0,8**	1,0	(0,2)
RAII[2]	**83 $**	191 $	(57) %
Marge RAII[2]	**3,9 %**	8,1 %	(420) pdb
RAII ajusté[2][3]	**83 $**	189 $	(56) %
Marge RAII ajustée[2][3]	**3,9 %**	8,0 %	(410) pdb
RAIIA ajusté[2][3]	**115 $**	214 $	(46) %
Marge RAIIA ajustée[2][3]	**5,5 %**	9,1 %	(360) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**28 $**	25 $	12 %
Aux	**31 mars 2019**	31 décembre 2018	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**33,8 $**	34,5 $	(2) %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus de Transport au premier trimestre ont atteint 2,1 milliards $, une baisse de 5 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent compte non tenu de l'incidence des taux de change, reflétant une accélération moins rapide que prévu de la production liée à certains projets importants tandis que la Société aligne mieux le débit de la production sur les exigences des clients et les calendriers de livraison.
- La marge RAII de 3,9 % résulte de la baisse des revenus et de l'absorption des coûts fixes connexes ainsi que des estimations révisées des coûts liés à certains projets exigeants. Alors que les difficultés liées à l'absorption des coûts devraient être surmontées tandis que la production et les revenus reviendront aux niveaux prévus plus tard au cours de l'exercice, l'achèvement continu et progressif des projets remportés il y a quelques années au cours de 2019 et 2020 devrait soutenir l'amélioration des marges.[4]
- Les prévisions des revenus et de la marge RAII ajustée[3] pour l'exercice complet ont été ajustées pour refléter le calendrier de livraisons de projet révisé.[4]
    - La prévision de revenus est ajustée à environ 8,75 milliards $, soit une croissance d'environ 3,5 % par rapport aux revenus de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change. Cette diminution est attribuable à hauteur d'environ 500 millions $ à l'accélération moins rapide que prévu de la production, laquelle occasionne un report de revenus, et d'environ 250 millions $ à une incidence défavorable des taux de change aux taux en vigueur.[4]
    - La prévision de marge RAII ajustée[3] passe d'environ 9 % à environ 8 %.[4]
- Le carnet de commandes de Transport de 33,8 milliards $ reflète un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 0,8 et devrait s'améliorer tout au long de l'exercice, compte tenu d'un solide bassin d'occasions.[4]

[1] Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.

[2] Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 17 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (21 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018).

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

[4] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2019

Le tableau qui suit présente les prévisions révisées pour 2019.

		Prévisions présentées dans notre Rapport financier 2018[1]	Prévisions révisées pour 2019[2]
TRANSPORT	Revenus	~ 9,5 milliards $	~ 8,75 milliards $[4]
	Marge RAII ajustée[3]	~ 9,0 %	~ 8,0 %

La Société s'attend désormais à ce que les revenus de Transport soient inférieurs de 750 millions $ à ce qui était initialement prévu pour l'exercice, s'établissant à environ 8,75 milliards $. Cette diminution est attribuable à hauteur d'environ 500 millions $ à l'accélération moins rapide que prévu de la production, laquelle occasionne un report de revenus, et d'environ 250 millions $ à une incidence défavorable des taux de change aux taux en vigueur.[4] En devises constantes, la prévision révisée de revenus de Transport pour 2019 reflète une croissance d'environ 3,5 % par rapport à ceux de 2018. En ce qui a trait aux résultats, la prévision de marge RAII ajustée[3] de Transport pour l'exercice complet a été révisée, passant d'environ 9 % à environ 8 %.

[1] Se reporter à notre Rapport financier 2018 pour plus de détails.
[2] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.
[3] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.
[4] Fondée sur l'hypothèse que les taux de change demeureront stables à 1,12 pour la conversion en dollars américains des montants en euros.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au cours du premier trimestre de 2019, le volume global du marché a augmenté par rapport à celui du premier trimestre de 2018 tirés par des commandes en Europe, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde. Au cours des trimestres à venir, plusieurs contrats importants devraient être conclus dans toutes les régions accélérant la croissance du secteur.

Europe
En Europe, le volume du marché au cours du premier trimestre de 2019 a augmenté par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente. Le volume des commandes obtenues au cours du premier trimestre de 2019 est tiré par des contrats importants visant des trains de banlieue et des trains régionaux en Allemagne et au R.-U. Plusieurs contrats de taille moyenne pour des locomotives ont aussi été octroyés en Autriche et en Allemagne. D'importantes ententes de service ont été conclues en France et en Espagne, ainsi que de nombreuses commandes de signalisation de petite et moyenne taille en Belgique, en Italie et en Espagne. La majeure partie du volume de commandes obtenues en Europe de l'Est provient de la Pologne et de la Serbie avec l'octroi de contrats visant des locomotives.

Les perspectives pour l'Europe demeurent positives pour le reste de 2019. Un montant élevé de nouvelles commandes est prévu en Suède, en Suisse, en France et au Danemark pour des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse, tandis qu'en Italie, en Allemagne, en Espagne et au R.-U., des contrats visant des trains de banlieue et des trains régionaux devraient être attribués. Des villes européennes devraient continuer à investir dans des solutions de transport collectif urbain, certaines commandes étant prévues d'être octroyées pour des rames de métro, surtout en Allemagne, en Espagne et en Turquie, ainsi que pour des véhicules légers sur rail en France. Dans les segments des services et de la signalisation, plusieurs contrats devraient être octroyés dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, incluant des commandes dignes de mention au R.-U. et en Allemagne pour des ententes de services de gestion de parcs de véhicules, ainsi qu'en Italie et en Suède pour des contrats de signalisation de grande ligne embarquée ou en bordure de voie. En 2019, la croissance en Europe de l'Est devrait reposer sur les activités en Pologne, en République tchèque et en Turquie où des commandes de matériel roulant devraient être attribuées pour des locomotives, des trains régionaux et des rames de métro. Des investissements majeurs dans les segments des services et de la signalisation sont aussi attendus, notamment en Turquie et en Pologne.

Amérique du Nord
Le volume de commandes en Amérique du Nord a diminué comparativement à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison d'un important contrat de rames de métro attribué au cours du premier trimestre de 2018 pour la ville de New York. Au cours du premier trimestre de 2019, un contrat important a été obtenu pour des trains de banlieue et des trains régionaux au New Jersey, ainsi que des contrats dans les segments des services et de la signalisation, principalement aux É.-U.

Dans le marché nord-américain, d'importantes occasions sont prévues au cours des trimestres à venir en 2019. Aux É.-U., plusieurs commandes devraient être attribuées pour des trains de banlieue et des trains régionaux, ainsi que pour des rames de métro et des rames de système de navettes automatisées tandis qu'au Canada, des commandes de véhicules légers sur rail sont prévues. Divers contrats devraient aussi être attribués dans les segments des services et de la signalisation aux É.-U. et au Canada, les appels d'offres les plus importants étant prévus aux É.-U. pour la gestion du cycle de vie des actifs et la signalisation pour des solutions de mobilité urbaine. Au Mexique, des occasions considérables sont prévues pour des trains interurbains et des trains à grande vitesse ainsi que pour des locomotives.

Asie-Pacifique
En Asie-Pacifique, le volume du marché a augmenté au cours du premier trimestre de 2019, par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, augmentation attribuable essentiellement à d'importants contrats visant des trains régionaux et des trains de banlieue ainsi qu'à des contrats de services en Australie et à Taïwan. Dans le segment de la signalisation, des appels d'offres ont été attribués pour des solutions urbaines en Australie et en Inde.

Les perspectives pour l'Asie-Pacifique sont positives, avec des occasions considérables visant du matériel roulant devant être annoncées au cours des trimestres à venir en Thaïlande et à Taïwan pour des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse. De plus, des commandes importantes de trains de banlieue et de trains régionaux, ainsi que des ententes de services, devraient être attribuées en Australie, ainsi que divers projets de métro en Chine et en Inde. D'autres investissements sont aussi prévus pour des solutions multiples de mobilité urbaine afin de soutenir l'urbanisation rapide en Australie, en Corée du Sud et à Singapour. Dans les segments des services et de la signalisation, des commandes devraient être attribuées dans les services de gestion des parcs de véhicules et dans la signalisation de grandes lignes et de transport collectif, surtout en Australie, en Inde, en Chine et en Thaïlande.

Ailleurs dans le monde[1]
Au cours du premier trimestre de 2019, le volume des commandes a augmenté dans la région Ailleurs dans le monde, surtout en raison d'un contrat important visant des trains de banlieue et des trains régionaux octroyé en Russie. D'autres commandes de trains de banlieue et de trains régionaux ont été passées dans la République de Bélarus ainsi que des commandes de rames de métro en Azerbaïdjan. Dans le segment de la signalisation, une commande digne de mention a été attribuée au Panama.

De bonnes perspectives sont prévues dans la région Ailleurs dans le monde pour l'ensemble de la chaîne de valeur du matériel roulant, incluant d'importantes commandes de trains de banlieue et de trains régionaux devant se concrétiser en Russie et en Afrique du Sud. Les investissements pour des solutions de mobilité urbaine devraient croître, incluant d'importants contrats à venir pour des rames de métro qui doivent être attribués en Iran et en Azerbaïdjan ainsi que pour des rames de monorail en Égypte. Dans les segments des services et de la signalisation, d'autres pays de la région affichent un potentiel de croissance, avec des commandes de signalisation à venir en Iran ainsi qu'un important appel d'offres pour une entente de services devant être attribuée au Brésil.

[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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019[1]	2018
Revenus		
Matériel roulant et systèmes[2]	**1 407 $**	1 607 $
Services[3]	**488**	537
Signalisation[4]	**212**	211
Total des revenus	**2 107 $**	2 355 $
RAIIA ajusté[5][6]	**115 $**	214 $
Amortissement	**32**	25
RAII ajusté[5][6]	**83**	189
Éléments spéciaux	**—**	(2)
RAII	**83 $**	191 $
Marge RAII ajustée[5][6]	**3,9 %**	8,0 %
Marge RAII	**3,9 %**	8,1 %

(1) Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques, des états financiers consolidés intermédiaires pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.

(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 la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 17 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (21 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018).

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

Revenus

Les revenus pour le trimestre clos le 31 mars 2019 ont diminué de 248 millions $ par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 132 millions $ pour le trimestre, les revenus ont diminué de 116 millions $, ou 5 %, pour le trimestre par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La diminution de 116 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un ralentissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Europe, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de certains contrats visant des trains de banlieue et des trains régionaux en Europe et en Asie-Pacifique, des trains interurbains et des véhicules légers sur rail en Europe ainsi que des systèmes de transport collectif en voie d'achèvement dans la région Ailleurs dans le monde, et d'une accélération moins prononcée que prévu de la production liée à certains contrats, en partie compensés par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de locomotives et de métros en Europe (160 millions $).

En partie contrebalancée par :

- une augmentation des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail (50 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.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2018 représentait la reprise de provisions pour indemnités de départ de 2 millions $.

Marge RAII
La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a diminué de 4,1 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison d'estimations révisées apportées à certains contrats et d'une combinaison défavorable de contrats;
- d'une diminution de la marge réalisée sur les services, en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats;
- d'une diminution de la marge réalisée sur la signalisation, en raison principalement d'estimations révisées apportées à certains contrats; et
- d'une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

En partie contrebalancées par :

- une incidence positive d'une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII pour le trimestre a diminué de 4,2 points de pourcentage par rapport à celle pour le trimestre correspondant 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 et carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	**31 mars 2019**	**Aux** 31 décembre 2018
	33,8 $	34,5 $

La baisse de 0,7 milliard $ du carnet de commandes est attribuable aux revenus supérieurs aux nouvelles commandes (0,5 milliard $) et au fléchissement de certaines devises, surtout l'euro, en regard du dollar américain au 31 mars 2019 par rapport au 31 décembre 2018 (0,2 milliard $).

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	**1,6 $**	2,3 $
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	**0,8**	1,0

Les nouvelles commandes du trimestre clos le 31 mars 2019 ont diminué de 0,7 milliard $ par rapport à celles reçues au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'écart tient compte de l'incidence négative des taux de change de 103 millions $. Nous avons remporté plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours du trimestre, et maintenu une position de leader[1] dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.[2]

[1] D'après les nouvelles commandes des 36 derniers mois avec les données les plus récentes des sociétés publiant leurs nouvelles commandes pour au moins 36 mois.
[2] Le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres ainsi que des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Les commandes importantes obtenues au cours du trimestre clos le 31 mars 2019 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur[1]
Premier trimestre					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Voitures de train de banlieue multiniveaux III	113	Matériel roulant et systèmes	669 $
Gouvernement du Queensland	Australie	Modifications et nouvelle conception des trains faisant partie du projet (NGR) de matériel roulant de nouvelle génération et des services de maintenance connexe	s. o.	Matériel roulant et systèmes, et services	255 $
Eurotunnel	France	Remise à neuf de neuf navettes passagers	s. o.	Services	171 $

[1] Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix.

AUTRES

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 dispose de facilités auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Pour plus de détails, se reporter à la Note 22 – Variation nette des soldes hors caisse, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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 de clients. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement cédées au tiers en question. En outre, 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, se reporter à la Note 10 – Soldes des contrats, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du trimestre clos le 31 mars 2019. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2018 pour une description de ces arrangements, et à la Note 26 – Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et incertitudes qui, selon nous, à l'heure actuelle, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2018, mais ne sont pas forcément les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes durant le trimestre clos le 31 mars 2019, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 26 – Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications 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 établit des principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir 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 dispositions relatives à la comptabilisation par 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 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient 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 a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16.

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 la façon d'appliquer les dispositions de l'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 fiscale), 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 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

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 entrait en vigueur le 1er 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. Cette modification a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1er janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1er janvier 2019.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre clos le 31 mars 2019 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 se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	Augmentation/(Diminution)
Euro	**1,1218**	1,1450	(2) %
Dollar canadien	**0,7446**	0,7337	1 %
Livre sterling	**1,3112**	1,2800	2 %

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

	31 mars 2019	31 mars 2018	Diminution
Euro	**1,1366**	1,2284	(7) %
Dollar canadien	**0,7522**	0,7926	(5) %
Livre sterling	**1,2996**	1,3901	(7) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	**2019**				2018			2017
						retraité[1]	*retraité*[1]	*retraité*[1]
	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième
Revenus	**3 516 $**	4 303 $	3 643 $	4 262 $	4 028 $	4 611 $	3 839 $	4 144 $
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**195 $**	15 $	111 $	68 $	38 $	(190) $	(83) $	(227) $
RPA (en dollars)								
De base	**0,08 $**	0,02 $	0,04 $	0,03 $	0,01 $	(0,09) $	(0,04) $	(0,11) $
Dilué	**0,08 $**	0,02 $	0,04 $	0,02 $	0,01 $	(0,09) $	(0,04) $	(0,11) $
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.[2]	**(173) $**	134 $	122 $	78 $	22 $	(38) $	(2) $	101 $
RPA ajusté (en dollars)[2]	**(0,07) $**	0,05 $	0,04 $	0,03 $	0,01 $	(0,02) $	0,00 $	0,05 $

[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*.

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 30 avril 2019

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples)[1]	3 592 000 000	308 750 749
Actions classe B (droits de vote limités)[2]	3 592 000 000	2 065 863 494 [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 mars 2019

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	110 038 407
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	88 498 180
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

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

Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2019	1er août 2019
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2019	31 octobre 2019
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2019	13 février 2020
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2020	7 mai 2020

Information

Bombardier Inc.
Relations avec les investisseurs
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273
Télécopieur : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com

Le 1er mai 2019

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

Les avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 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.

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ Series, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, Learjet, Learjet 85, OPTIFLO, Primove, Q400, Q Series, Smart Services et *TRAXX* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 7 arbres matures, 4 kg de déchets, 432 kg d'émissions de CO_2 (équivalant à 1 722 kilomètres parcourus) et 4 000 litres d'eau.

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2019
(Non audités)
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire)

États financiers consolidés intermédiaires		48
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires		55
1.	MODE DE PRÉSENTATION	55
2.	MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	56
3.	INFORMATION SECTORIELLE	58
4.	RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	62
5.	AUTRES REVENUS	62
6.	ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	63
7.	CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	64
8.	RÉSULTAT PAR ACTION	65
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS	66
10.	SOLDES DES CONTRATS	67
11.	STOCKS	68
12.	AUTRES ACTIFS FINANCIERS	68
13.	AUTRES ACTIFS	69
14.	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	69
15.	PROVISIONS	70
16.	AUTRES PASSIFS FINANCIERS	71
17.	AUTRES PASSIFS	71
18.	CESSION D'ACTIVITÉS	72
19.	ACQUISITION D'UNE ENTREPRISE	72
20.	DETTE À LONG TERME	72
21.	RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	73
22.	VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	73
23.	FACILITÉS DE CRÉDIT	74
24.	PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	75
25.	JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	75
26.	ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	80
27.	TRANSACTIONS	83
28.	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE	84

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains, sauf les montants par action)

	Notes	Trimestres clos les 31 mars 2019[1]	2018
Revenus		**3 516 $**	4 028 $
Coût des ventes	11	**3 060**	3 539
Marge brute		**456**	489
Charges de vente et d'administration		**268**	286
R et D	4	**48**	47
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	24	**(17)**	(20)
Autres revenus	5	**(14)**	(25)
Éléments spéciaux	6	**(513)**	—
RAII		**684**	201
Charges de financement	7	**311**	162
Revenus de financement	7	**(100)**	(38)
RAI		**473**	77
Impôts sur le résultat		**234**	33
Résultat net		**239 $**	44 $
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		**195 $**	38 $
Participations ne donnant pas le contrôle		**44**	6
		239 $	44 $
RPA (en dollars)	8		
De base et dilué		**0,08 $**	0,01 $

[1] Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

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

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Résultat net	**239 $**	44 $
AERG		
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net		
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie		
Incidence des fluctuations de taux de change	**(1)**	(1)
Perte nette sur instruments financiers dérivés	**(3)**	(52)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	**(6)**	(16)
Impôts sur le résultat	**(7)**	10
	(17)	(59)
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG		
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	**4**	(1)
ECC		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	**100**	19
Éléments jamais reclassés en résultat net		
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG		
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	**3**	(3)
Avantages de retraite		
Réévaluation des régimes à prestations définies	**(464)**	(36)
Impôts sur le résultat	**39**	14
	(422)	(25)
Total des AERG	**(335)**	(66)
Total du résultat global	**(96) $**	(22) $
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(107) $**	(66) $
Participations ne donnant pas le contrôle	**11**	44
	(96) $	(22) $

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS
(Non audités)
Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	**31 mars 2019[1]**	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**3 279 $**	3 187 $	2 988 $
Créances clients et autres débiteurs		**1 568**	1 575	1 174
Actifs sur contrat	10	**2 843**	2 617	2 460
Stocks	11	**5 192**	4 402	3 429
Autres actifs financiers	12	**239**	210	415
Autres actifs	13	**483**	357	427
Actifs détenus en vue de la vente		**—**	—	4 150
Actifs courants		**13 604**	12 348	15 043
Immobilisations corporelles	14	**2 038**	1 557	1 696
Outillage des programmes aéronautiques		**4 562**	4 519	3 581
Goodwill		**1 920**	1 948	2 042
Impôts sur le résultat différés		**574**	746	595
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	24	**2 234**	2 211	491
Autres actifs financiers	12	**1 254**	1 030	825
Autres actifs	13	**533**	599	643
Actifs non courants		**13 115**	12 610	9 873
		26 719 $	24 958 $	24 916 $
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		**4 789 $**	4 634 $	3 964 $
Provisions	15	**1 313**	1 390	1 630
Passifs sur contrat	10	**4 577**	4 262	3 820
Autres passifs financiers	16	**1 122**	607	342
Autres passifs	17	**1 540**	1 499	1 723
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente		**—**	—	2 686
Passifs courants		**13 341**	12 392	14 165
Provisions	15	**956**	1 110	781
Passifs sur contrat	10	**1 914**	1 933	1 272
Dette à long terme	20	**9 317**	9 093	9 200
Avantages de retraite		**2 774**	2 381	2 633
Autres passifs financiers	16	**1 534**	1 526	965
Autres passifs	17	**983**	537	595
Passifs non courants		**17 478**	16 580	15 446
		30 819	28 972	29 611
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		**(5 660)**	(5 563)	(6 608)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		**1 560**	1 549	1 913
		(4 100)	(4 014)	(4 695)
		26 719 $	24 958 $	24 916 $
Engagements et éventualités	26			

[1] Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

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

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

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG					
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de sous-cription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total	Partici-pations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
Au 31 décembre 2018	347 $	2 623 $	343 $	(6 294) $	(2 305) $	176 $	(1) $	(68) $	(384) $	(5 563) $	1 549 $	(4 014) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	195	—	—	—	—	—	195	44	239
AERG	—	—	—	—	(425)	—	7	(17)	133	(302)	(33)	(335)
	—	—	—	195	(425)	—	7	(17)	133	(107)	11	(96)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Options exercées	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	16	—	—	—	16	—	16
Au 31 mars 2019	**347 $**	**2 624 $**	**343 $**	**(6 106) $**	**(2 730) $**	**192 $**	**6 $**	**(85) $**	**(251) $**	**(5 660) $**	**1 560 $**	**(4 100) $**
Au 1er janvier 2018	347 $	2 154 $	73 $	(6 414) $	(2 577) $	171 $	4 $	127 $	(493) $	(6 608) $	1 913 $	(4 695) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	38	—	—	—	—	—	38	6	44
AERG	—	—	—	—	(19)	—	(4)	(59)	(22)	(104)	38	(66)
	—	—	—	38	(19)	—	(4)	(59)	(22)	(66)	44	(22)
Émission du capital social	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(51)	(51)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	16	—	—	—	16	—	16
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(40)	—	—	—	—	—	(40)	40	—
Au 31 mars 2018	347 $	2 629 $	73 $	(6 423) $	(2 596) $	187 $	— $	68 $	(515) $	(6 230) $	1 946 $	(4 284) $

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres clos les 31 mars 2019[1]	2018
Activités opérationnelles			
Résultat net		**239 $**	44 $
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement[2]		**91**	62
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	**—**	2
Impôts sur le résultat différés		**204**	6
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	**(1)**	(4)
Gain sur cession d'activités	5, 6	**(520)**	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	24	**(17)**	(20)
Charge à base d'actions	21	**16**	16
Perte sur remboursement de dette à long terme	7	**80**	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		**1**	17
Variation nette des soldes hors caisse	22	**(1 000)**	(594)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		**(907)**	(471)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		**(142)**	(267)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		**5**	17
Produit net de la cession d'activités	18	**532**	—
Placement dans des parts sans droit de vote de SCACS		**(110)**	—
Autres		**15**	38
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**300**	(212)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	20	**1 960**	—
Remboursement de dette à long terme	20	**(1 586)**	(7)
Variation nette des emprunts à court terme		**284**	—
Paiement d'obligations locatives[3]		**(22)**	—
Dividendes versés – actions privilégiées		**(5)**	(6)
Émission d'actions classe B		**—**	476
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		**—**	(51)
Autres		**1**	—
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**632**	412
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		**67**	67
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**92**	(204)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période[4]		**3 187**	3 057
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période[4]		**3 279 $**	2 853 $
Information supplémentaire			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		**174 $**	150 $
Impôts sur le résultat		**20 $**	19 $
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		**6 $**	8 $
Impôts sur le résultat		**— $**	1 $

(1) Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.
(2) Comprend 25 millions $ correspondant à un amortissement lié au droit d'utilisation des actifs pour le trimestre clos le 31 mars 2019.
(3) Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre clos le 31 mars 2019 ont totalisé 37 millions $.
(4) 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. La trésorerie et les équivalents de trésorerie liés à SCACS s'élevaient à 72 millions $ au 31 mars 2018 et à 69 millions $ au 1er janvier 2018.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2019
(Non audités)
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire)

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents, à l'exception des modifications de politiques comptables décrits à la Note 2 – Modifications de politiques comptables. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2018.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2019 a été autorisée par le conseil d'administration le 1er mai 2019.

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

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

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

			Taux de change aux
	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Euro	**1,1218**	1,1450	1,1993
Dollar canadien	**0,7446**	0,7337	0,7975
Livre sterling	**1,3112**	1,2800	1,3517

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les	
	31 mars 2019	31 mars 2018
Euro	**1,1366**	1,2284
Dollar canadien	**0,7522**	0,7926
Livre sterling	**1,2996**	1,3901

2. MODIFICATIONS 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 établit des principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir 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 dispositions relatives à la comptabilisation par 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 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient 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 a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Ce changement de méthode s'est traduit par la comptabilisation d'actifs au titre du droit d'utilisation, d'immobilisations corporelles et d'obligations locatives dans Autres passifs, totalisant respectivement 554 millions $ et 568 millions $ au 1er janvier 2019. Voir la Note 14 – Immobilisations corporelles et la Note 17 – Autres passifs pour plus de détails. De plus, la Société était partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 41 millions $ qui étaient comptabilisés dans la dette à long terme et qui ont été reclassés à titre d'obligations locatives le 1er janvier 2019, le coût des actifs et l'amortissement cumulé correspondant de respectivement 121 millions $ et 61 millions $ étant reclassés comme actifs au titre du droit d'utilisation.

Les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de la Société au 31 décembre 2018 totalisaient 875 millions $ et ont été présentés dans les états financiers consolidés audités et notes annexes inclus dans le Rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2018. La valeur non actualisée des obligations locatives au 1er janvier 2019 (à l'exclusion des contrats de location-acquisition reclassés de 41 millions $) totalisait 844 millions $ (actualisés à 568 millions $ au 1er janvier 2019). La différence entre les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de 875 millions $ présentés auparavant et la valeur non actualisée des obligations locatives de 844 millions $ au 1er janvier 2019 se rapporte aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur qui sont exclus de l'obligation locative, mais qui faisaient partie des engagements en vertu des contrats de location simple.

Les méthodes comptables liées aux actifs au titre du droit d'utilisation et aux obligations locatives se présentent comme suit :

Les contrats de location sont comptabilisés comme un actif au titre du droit d'utilisation dans les immobilisations corporelles et une obligation locative correspondante est comptabilisée dans les autres passifs à la date à laquelle l'actif en location est prêt à être utilisé par la Société. Le coût des actifs au titre du droit d'utilisation comprend le montant des obligations locatives comptabilisé, les coûts directs initiaux engagés et les paiements de loyers effectués à la date de début ou avant cette date, déduction faite de tout avantage incitatif à la location reçu. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti de manière linéaire au cours de la durée d'utilité de l'actif ou jusqu'à l'échéance du contrat de location, selon la plus courte des deux périodes. Les actifs au titre du droit d'utilisation pourraient subir une moins-value.

L'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui doivent être versés pendant la durée du contrat de location, lesquels sont actualisés selon le taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat de location s'il n'est pas possible de déterminer facilement le taux d'intérêt implicite du contrat de location. Les paiements de loyers comprennent des paiements fixes, déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir, des paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux et des sommes qui devraient être versées au titre de garanties de valeur résiduelle. Les paiements de loyers comprennent aussi le prix d'exercice de l'option d'achat que la Société a la certitude raisonnable d'exercer et le paiement de pénalités en cas de résiliation du contrat de location. Chaque paiement de loyer est réparti entre le remboursement du capital de l'obligation locative et la charge d'intérêt. La charge d'intérêt est passée en résultat sur la durée du contrat de location et doit correspondre à l'application, au solde de l'obligation locative, d'un taux d'intérêt constant pour chaque période. Les paiements se rapportant aux contrats de location à court terme et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont passés en charges de manière linéaire à l'état du résultat consolidé.

La Société conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des avions et des immeubles, selon lesquelles elle vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. En vertu de transactions de cession-bail, la cession d'un actif est comptabilisée comme une vente dès que le client a obtenu le contrôle de l'avion, ce qui est conforme à la politique de comptabilisation des revenus de la Société; sinon, la Société continue de comptabiliser au bilan l'actif cédé et doit comptabiliser un passif financier égal au produit reçu. Quand la cession d'un actif peut être comptabilisée comme une vente conformément à la politique de comptabilisation des revenus de la Société, une partie du gain tiré de la vente est comptabilisée directement après la vente, soit celle qui correspond à la part de l'actif non conservée par la Société aux termes du contrat de location. La part de l'actif conservée par la Société aux termes du contrat de location est comptabilisée comme un actif au titre du droit d'utilisation et l'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs.

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 la façon d'appliquer les dispositions de l'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 fiscale), 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 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

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 entrait en vigueur le 1er 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. Cette modification a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1er janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1er janvier 2019.

3. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 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 mêmes politiques comptables que celles qui sont décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2018, à l'exception des modifications de politiques comptables décrites à la Note 2 – Modifications de politiques comptables.

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

						Trimestre clos le 31 mars 2019
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 106 $	969 $	241 $	200 $	— $	3 516 $
Revenus intersectoriels	1	1	—	270	(272)	—
Total des revenus	2 107	970	241	470	(272)	3 516
RAII avant éléments spéciaux	83	74	22	66	(74)	171
Éléments spéciaux[1]	—	(520)	—	—	7	(513)
RAII	83 $	594 $	22 $	66 $	(81) $	684
Charges de financement						311
Revenus de financement						(100)
RAI						473
Impôts sur le résultat						234
Résultat net						239 $
Autres informations						
R et D[2]	25 $	20 $	2 $	1 $	— $	48 $
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(17) $	1 $	(1) $	— $	— $	(17) $
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles[3]	28 $	84 $	(1) $	25 $	1 $	137 $
Amortissement	32 $	40 $	3 $	12 $	4 $	91 $
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	(1) $	— $	— $	— $	1 $	— $

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

					Trimestre clos le 31 mars 2018	
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 354 $	1 110 $	463 $	101 $	— $	4 028 $
Revenus intersectoriels	1	—	—	345	(346)	—
Total des revenus	2 355	1 110	463	446	(346)	4 028
RAII avant éléments spéciaux	189	98	(73)	47	(60)	201
Éléments spéciaux[1]	(2)	1	—	1	—	—
RAII	191 $	97 $	(73) $	46 $	(60) $	201
Charges de financement						162
Revenus de financement						(38)
RAI						77
Impôts sur le résultat						33
Résultat net						44 $
Autres informations						
R et D[2]	28 $	14 $	4 $	1 $	— $	47 $
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(21) $	1 $	— $	— $	— $	(20) $
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles[3]	25 $	188 $	16 $	10 $	11 $	250 $
Amortissement	25 $	16 $	1 $	13 $	7 $	62 $
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	— $	— $	— $	— $	2 $	2 $

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

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

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Actifs			
Total des actifs	**26 719 $**	24 958 $	24 916 $
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**3 279**	3 187	3 057
Impôts sur le résultat à recevoir[1]	**79**	49	60
Impôts sur le résultat différés	**574**	746	595
Actifs sectoriels	**22 787**	20 976	21 204
Passifs			
Total des passifs	**30 819**	28 972	29 611
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer[2]	**142**	138	139
Impôts sur le résultat à payer[3]	**212**	173	187
Dette à long terme[4]	**9 485**	9 102	9 218
Passifs sectoriels	**20 980 $**	19 559 $	20 067 $
Actifs nets sectoriels			
Transport	**(327) $**	(412) $	(1 106) $
Avions d'affaires	**2 092 $**	2 162 $	2 178 $
Avions commerciaux	**1 160 $**	870 $	311 $
Aérostructures et Services d'ingénierie	**(640) $**	(612) $	190 $
Siège social et élimination	**(478) $**	(591) $	(436) $

(1) Inclus dans les autres actifs.
(2) Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.
(3) Inclus dans les autres passifs.
(4) La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Avions d'affaires		
Fabrication et autres[1]	**646 $**	839 $
Services[2]	**324**	271
	970	1 110
Avions commerciaux[3]	**241**	463
Aérostructures et Services d'ingénierie		
Revenus externes	**200**	101
Revenus intersectoriels	**270**	345
	470	446
Transport		
Matériel roulant et systèmes[4]	**1 407**	1 607
Services[5]	**488**	537
Signalisation[6]	**212**	211
	2 107	2 355
Siège social et élimination	**(272)**	(346)
	3 516 $	4 028 $

(1) Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.
(2) Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.
(3) Comprend la fabrication, les services et autres.
(4) Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.
(5) Comprend les revenus tirés de la 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.
(6) Comprend les revenus tirés de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Coûts de R et D	**98 $**	237 $
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	**(69)**	(203)
	29	34
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	**19**	13
	48 $	47 $

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Modifications des estimations et de la juste valeur[1]	**(15) $**	(23) $
Gains sur vente d'activités	**(4)**	—
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[2]	**4**	2
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(1)**	(4)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)[2]	**1**	—
Autres	**1**	—
	(14) $	(25) $

[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.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Gain sur cession d'activités – Activités de formation[1]	**(516) $**	— $
Perte sur rachat de dette à long terme[2]	**80**	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*[3]	**(9)**	(1)
Charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts[4]	**7**	—
Charges de restructuration[5]	**5**	1
Impôts sur le résultat	**133**	—
	(300) $	**— $**
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAII	**(513) $**	**— $**
Charge de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	**80**	—
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	**133**	—
	(300) $	**— $**

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $). Voir la Note 18 – Cession d'activités.
2. Représente la perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions $ échéant en 2021. Voir la Note 20 – Dette à long terme.
3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 9 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (1 million $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018). 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.
4. 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 pour contrats additionnelle de 7 millions $.
5. Représentent des indemnités de départ de 11 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions $ et la reprise de charges de dépréciation de 4 millions $ comptabilisées antérieurement pour le trimestre clos le 31 mars 2019 relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant (1 million $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018).

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
Charges de financement		
Perte sur remboursement de dette à long terme[1]	**80 $**	— $
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	**18**	19
Désactualisation d'autres passifs financiers	**11**	18
Désactualisation des avances	**8**	6
Charge d'intérêt des obligations locatives[2]	**8**	—
Désactualisation des provisions	**5**	6
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	**4**	4
Variation des taux d'actualisation des provisions	**3**	—
Autres	**24**	18
	161	71
Charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	**150**	91
	311 $	162 $
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers[3]	**(82) $**	(16) $
Variations des taux d'actualisation des provisions	**—**	(10)
Autres	**(5)**	(2)
	(87)	(28)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	**(10)**	(5)
Revenu tiré des placements dans des titres	**(2)**	(3)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	**(1)**	(2)
	(13)	(10)
	(100) $	(38) $

(1) Représente la perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, et de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions $ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux et la Note 20 – Dette à long terme, pour plus de détails.

(2) Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1er janvier 2019, la Société a présenté la charge d'intérêt des obligations locatives à titre de composante des charges de financement. Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables, pour plus de détails.

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

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 5 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019, selon un taux moyen de capitalisation de 6,67 % (59 millions $, selon un taux moyen de 6,62 % pour le trimestre clos le 31 mars 2018). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
(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.	**195 $**	38 $
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**(7)**	(7)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	**188 $**	31 $
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	**2 374 850**	2 201 855
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	**61 502**	168 496
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	**2 436 352**	2 370 351
RPA (en dollars)		
De base et dilué	**0,08 $**	0,01 $

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 228 022 367 pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (13 355 956 pour le trimestre clos le 31 mars 2018), 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.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	Juste valeur par le biais du résultat net	**Désignés**	**Juste valeur par le biais des AERG**	**Coût amorti**	**DDRC**	**Valeur comptable totale**	**Juste valeur**
31 mars 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**— $**	**— $**	**— $**	**3 279 $**	**— $**	**3 279 $**	**3 279 $**
Créances clients et autres débiteurs	**—**	**—**	**—**	**1 568**	**—**	**1 568**	**1 568**
Autres actifs financiers	**1 071**	**—**	**229**	**35**	**158**	**1 493**	**1 493**
	1 071 $	**— $**	**229 $**	**4 882 $**	**158 $**	**6 340 $**	**6 340 $**
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	**— $**	**— $**	**s. o.**	**4 789 $**	**— $**	**4 789 $**	**4 789 $**
Dette à long terme[1]	**—**	**—**	**s. o.**	**9 485**	**—**	**9 485**	**9 842**
Autres passifs financiers	**565**	**482**	**s. o.**	**1 155**	**286**	**2 488**	**2 522**
	565 $	**482 $**	**s. o.**	**15 429 $**	**286 $**	**16 762 $**	**17 153 $**
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[1]	—	—	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 $

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	DFT	**Désignés**	**DAV**	**Coût amorti**	**DDRC**	**Valeur comptable totale**	**Juste valeur**
1er janvier 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 $	— $	— $	— $	— $	2 988 $	2 988 $
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 174	—	1 174	1 174
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 $	216 $	361 $	1 505 $	253 $	5 402 $	5 440 $
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— $	6 $	s. o.	3 958 $	— $	3 964 $	3 964 $
Dette à long terme[1]	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 $	80 $	s. o.	13 853 $	184 $	14 471 $	14 647 $

[1] Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	**9 497 $**	8 882 $	8 306 $
Moins : avances et facturations progressives	**(7 133)**	(6 707)	(6 171)
	2 364	2 175	2 135
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	**545**	506	367
Moins : avances et facturations progressives	**(66)**	(64)	(42)
	479	442	325
	2 843 $	2 617 $	2 460 $

Les passifs sur contrat se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avances sur programmes aéronautiques	**3 545 $**	3 075 $	2 120 $
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	**2 060**	2 124	1 981
Autres revenus différés	**886**	996	991
	6 491 $	6 195 $	5 092 $
Dont la tranche courante	**4 577 $**	4 262 $	3 820 $
Dont la tranche non courante	**1 914**	1 933	1 272
	6 491 $	6 195 $	5 092 $

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 cédées 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 628 millions € (705 millions $) au 31 mars 2019 (624 millions € (714 millions $) au 31 décembre 2018 et 434 millions € (520 millions $) au 1er janvier 2018). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

11. STOCKS

Les stocks se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Programmes aéronautiques	**4 116 $**	3 546 $	2 472 $
Produits finis[1]	**949**	733	749
Autres	**127**	123	208
	5 192 $	4 402 $	3 429 $

[1] Les produits finis comprennent 153 millions $ se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 31 mars 2019 (53 millions $ au 31 décembre 2018 et 93 millions $ au 1er janvier 2018).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 976 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (1279 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018). Ces montants comprennent une moins-value de 28 millions $ et une reprise de moins-value de 9 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019 (une moins-value de 87 millions $ et un montant de néant de reprise de moins-value pour le trimestre clos le 31 mars 2018).

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Créances d'une partie liée[1]	**431 $**	385 $	— $
Instruments financiers dérivés	**280**	168	332
Placements dans des titres[2][3]	**229**	230	361
Parts sans droit de vote de SCACS	**223**	150	—
Placements dans des structures de financement[3]	**181**	173	219
Créances sur contrats à long terme	**89**	75	253
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions[3]	**27**	26	49
Encaisse affectée	**21**	21	12
Autres	**12**	12	14
	1 493 $	1 240 $	1 240 $
Dont la tranche courante	**239 $**	210 $	415 $
Dont la tranche non courante	**1 254**	1 030	825
	1 493 $	1 240 $	1 240 $

[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 16 – Autres passifs financiers, pour plus d'informations.

[2] Comprennent un montant de néant 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 mars 2019 (16 millions $ au 31 décembre 2018 et 51 millions $ au 1er janvier 2018).

[3] Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions $ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions comptabilisés au coût amorti au 31 mars 2019. Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions $ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et le montant de néant de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2018 (respectivement 2 millions $, néant et 50 millions $ au 1er janvier 2018).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Taxe de vente et autres taxes	**284 $**	212 $	262 $
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	**201**	195	120
Avantages de retraite	**140**	200	290
Concessions de vente payées d'avance	**129**	131	174
Charges payées d'avance	**121**	107	107
Impôts sur le résultat à recevoir	**79**	49	60
Charges de financement différées	**34**	38	40
Autres	**28**	24	17
	1 016 $	956 $	1 070 $
Dont la tranche courante	**483 $**	357 $	427 $
Dont la tranche non courante	**533**	599	643
	1 016 $	956 $	1 070 $

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La valeur comptable des actifs au titre du droit d'utilisation se présentait comme suit aux :

	31 mars 2019	1er janvier 2019
Bâtiments	**401 $**	405 $
Matériel	**85**	156
Terrains	**43**	42
Autres	**9**	11
	538 $	614 $

La charge liée aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur a totalisé 7 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2019.

15. PROVISIONS

Les variations des provisions se présentaient comme suit pour les trimestres clos les 31 mars :

	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 2018	**515 $**	**456 $**	**226 $**	**1 146 $**	**157 $**	**2 500 $**
Additions	**38**	**—**	**11** [2]	**13** [3]	**10**	**72**
Utilisation	**(48)**	**(96)** [4]	**(24)**	**(70)**	**—**	**(238)**
Reprises	**(25)**	**(11)**	**(1)**	**(16)** [5]	**(6)**	**(59)**
Charge de désactualisation	**1**	**3**	**—**	**1**	**—**	**5**
Incidence des variations des taux d'actualisation	**1**	**—**	**—**	**2**	**—**	**3**
Incidence des fluctuations de taux de change	**(5)**	**—**	**(3)**	**(5)**	**(1)**	**(14)**
Solde au 31 mars 2019	**477 $**	**352 $**	**209 $**	**1 071 $**	**160 $**	**2 269 $**
Dont la tranche courante	**378 $**	**99 $**	**161 $**	**540 $**	**135 $**	**1 313 $**
Dont la tranche non courante	**99**	**253**	**48**	**531**	**25**	**956**
	477 $	**352 $**	**209 $**	**1 071 $**	**160 $**	**2 269 $**

	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 1er janvier 2018[6]	672 $	554 $	277 $	1 420 $	196 $	3 119 $
Additions	32	—	3 [2]	22	5	62
Utilisation	(50)	(58)	(29)	(193)	(2)	(332)
Reprises	(10)	(2)	(2)	(58)	—	(72)
Charge de désactualisation	—	3	—	3	—	6
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(4)	—	(6)	—	(10)
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente[7]	(12)	—	—	(638)	—	(650)
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	5	16	2	32
Solde au 31 mars 2018	641 $	493 $	254 $	566 $	201 $	2 155 $
Dont la tranche courante	545 $	48 $	101 $	566 $	174 $	1 434 $
Dont la tranche non courante	96	445	153	—	27	721
	641 $	493 $	254 $	566 $	201 $	2 155 $

(1) Comprennent surtout les réclamations et les litiges.
(2) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions liées aux charges de restructuration.
(3) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.
(4) Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés dans les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers.
(5) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.
(6) Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs et des passifs détenus en vue de la vente à l'égard de SCACS.
(7) Représentent le reclassement des passifs détenus à l'égard de la vente de SCACS.

16. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Instruments financiers dérivés	**851 $**	885 $	538 $
Avances gouvernementales remboursables[1]	**809**	759	550
Emprunts à court terme en vertu de la facilité de BT	**280**	—	—
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	**237**	172	53
Tranche courante de la dette à long terme	**168**	9	18
Coûts non récurrents des fournisseurs	**130**	136	13
Incitatifs à la location	**51**	53	74
Autres	**130**	119	61
	2 656 $	2 133 $	1 307 $
Dont la tranche courante	**1 122 $**	607 $	342 $
Dont la tranche non courante	**1 534**	1 526	965
	2 656 $	2 133 $	1 307 $

[1] Dont une tranche de 431 millions $ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCACS. Voir la Note 12 – 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.

17. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs se présentaient comme suit aux :

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avantages du personnel	**684 $**	643 $	690 $
Obligations locatives[1]	**533**	—	—
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	**435**	443	640
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	**389**	389	388
Impôts sur le résultat à payer	**212**	173	187
Autres taxes à payer	**63**	181	234
Autres	**207**	207	179
	2 523 $	2 036 $	2 318 $
Dont la tranche courante	**1 540 $**	1 499 $	1 723 $
Dont la tranche non courante	**983**	537	595
	2 523 $	2 036 $	2 318 $

[1] Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, en date du 1er janvier 2019, la Société a présenté les obligations locatives au poste « Autres passifs ». Les obligations locatives au 1er janvier 2019 ont totalisé 609 millions $. Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables, pour plus de détails.

18. CESSION D'ACTIVITÉS

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.

Le 14 mars 2019, la Société a conclu la vente des principaux actifs des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires à CAE, pour une valeur d'entreprise de 645 millions $. Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Avions d'affaires.

Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 532 millions $. Un gain de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

19. ACQUISITION D'UNE ENTREPRISE

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 renforcera la position de chef de file de Bombardier en tant que fabricant d'aérostructures et permettra 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.

La Société a fait l'acquisition d'actifs nets évalués à environ 100 millions $, soit essentiellement des stocks de produits en cours et des immobilisations corporelles, et a réglé certaines relations préexistantes. Aucun gain ni goodwill n'a été comptabilisé au titre de la transaction. Les actifs acquis et les passifs pris en charge par la Société ont été évalués à leur juste valeur estimée.

20. DETTE À LONG TERME

En mars 2019, la Société a émis, à 99,246 % de leur valeur nominale, des billets de premier rang non garantis totalisant 2 milliards $, portant intérêt à un taux de 7,875 %, échéant le 15 avril 2027.

La Société a affecté le produit net au rachat de la totalité de ses billets de premier rang en circulation d'un montant en capital de 850 millions $, portant intérêt à un taux de 7,75 % et échéant en 2020, pour une contrepartie totale de 714 millions $ au 31 mars 2019, le solde ayant été réglé le 5 avril 2019 pour une contrepartie totale de 176 millions $. En outre, la Société a racheté, au 31 mars 2019, des billets portant intérêt à un taux de 6,13 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 366 millions € (414 millions $) sur 780 millions € pour une contrepartie de rachat globale totalisant 401 millions € (450 millions $), et des billets portant intérêt à un taux de 8,75 % échéant en 2021 d'un capital global de 382 millions $ sur 1400 millions $ pour une contrepartie de rachat globale totalisant 422 millions $ ainsi que tous frais connexes. Le solde du produit net sera utilisé pour les besoins généraux de la Société.

21. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

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

						Trimestres clos les 31 mars
			2019			2018
	UAR	**UAD**	**UAI**	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	**88 243 098**	**1 101 849**	**—**	67 131 352	1 154 381	20 798 101
Attribuées	**1 417 163**	**—**	**—**	168 571	—	—
Exercées	**—**	**—**	**—**	—	—	—
Annulées	**(2 263 930)**	**—**	**—**	(974 572)	—	(201 978)
Solde à la fin de la période	**87 396 331**	**1 101 849** [(1)]	**—**	66 325 351	1 154 381 [(1)]	20 596 123

[(1)] Sur lesquels les droits de 1 101 849 UAD étaient acquis au 31 mars 2019 (1 154 381 au 31 mars 2018).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à 12 millions $ au cours du trimestre clos le 31 mars 2019 (11 millions $ au cours du trimestre clos le 31 mars 2018).

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

		Trimestres clos les 31 mars
	2019	2018
Solde au début de la période	**111 545 290**	116 307 725
Attribuées	**2 035 572**	—
Exercées	**(886 762)**	(63 297)
Annulées	**(2 655 693)**	—
Échues	**—**	(87 436)
Solde à la fin de la période	**110 038 407**	116 156 992

Une charge de rémunération de 5 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2019 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (5 millions $ pour le trimestre clos le 31 mars 2018).

22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

		Trimestres clos les 31 mars
	2019	2018
Créances clients et autres débiteurs	**6 $**	(112) $
Stocks	**(768)**	(356)
Actifs sur contrat	**(241)**	(194)
Passifs sur contrat	**266**	(45)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	**(61)**	49
Autres actifs	**(53)**	94
Fournisseurs et autres créditeurs	**173**	367
Provisions	**(225)**	(340)
Passif lié aux avantages de retraite	**(11)**	22
Autres passifs	**(86)**	(79)
	(1 000) $	(594) $

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 843 millions € (945 millions $) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 mars 2019 (799 millions € (914 millions $) au 31 décembre 2018 et 907 millions € (1088 millions $) au 1er janvier 2018). Des créances clients de 519 millions € (590 millions $) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2019 (266 millions € (327 millions $) au cours du trimestre clos le 31 mars 2018).

Fournisseurs et autres créditeurs
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 865 millions $ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 5,27 % au 31 mars 2019 (respectivement 839 millions $ et 3,83 % au 31 décembre 2018 et respectivement 575 millions $ et 1,96 % au 1er janvier 2018). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

Soldes des contrats
Voir la Note 10 – Soldes des contrats, pour plus de détails sur les arrangements aux termes desquels des avances consenties par des tiers sont reçues en échange des droits aux paiements du client.

23. FACILITÉS DE CRÉDIT

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3,94 milliards € de Transport a été augmenté, pour passer à 3,958 milliards €. En mars 2019, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3958 millions € (4440 millions $) et de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 689 millions € (773 millions $) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022.

Depuis mars 2019, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de 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, à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 750 millions $ et 1 milliard $ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport s'établit à 750 millions € (841 millions $) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données financières distinctes du secteur Transport.

24. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

La quote-part globale du résultat net des actifs et des passifs des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit au 31 mars 2019 :

	SCACS [1]	**Autres**	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**25 $**	**378 $**	**403 $**
Autres actifs courants	**300 $**	**848 $**	**1 148 $**
Actifs non courants	**3 244 $**	**280 $**	**3 524 $**
Passifs courants	**(541) $**	**(842) $**	**(1 383) $**
Passifs non courants	**(1 205) $**	**(141) $**	**(1 346) $**

[1] Au 31 mars 2019, la Société avait investi 335 millions $ dans SCACS en échange de parts sans droit de vote de SCACS.

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

	Trimestre clos le 31 mars 2019			Trimestre clos le 31 mars 2018		
	SCACS	**Autres**	**Total**	SCACS	Autres	Total
Résultat net	**1 $**	**16 $**	**17 $**	s. o.	20 $	20 $

s. o. : sans objet

25. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

Prêts et créances liées à des contrats de location – avions et placements dans des structures de financement – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques et une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les ajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des hypothèses internes qui tiennent compte de

facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme.

Placements dans des titres – La Société utilise des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des placements non cotés dans des titres à revenu fixe, en utilisant des données du marché comme les 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 RAII 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 et des fournisseurs et autres créditeurs, 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.

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 mars 2019 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	**25 $**	**— $**	**— $**	**25 $**
Instruments financiers dérivés[1]	**280**	**—**	**280**	**—**
Placements dans des titres	**229**	**29**	**200**	**—**
Créance à recevoir d'une partie liée[2]	**431**	**—**	**—**	**431**
Parts sans droit de vote de SCACS	**223**	**—**	**—**	**223**
Créance sur contrat à long terme	**89**	**—**	**89**	**—**
Placements dans des structures de financement	**181**	**—**	**—**	**181**
	1 458 $	**29 $**	**569 $**	**860 $**
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	**(51) $**	**— $**	**— $**	**(51) $**
Avance gouvernementale remboursable[2]	**(431)**	**—**	**—**	**(431)**
Instruments financiers dérivés[1]	**(851)**	**—**	**(337)**	**(514)**
	(1 333) $	**— $**	**(337) $**	**(996) $**

[1] Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt 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 trimestres indiqués :

	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	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 31 décembre 2018	**24 $**	**150 $**	**173 $**	**(53) $**	**(314) $**	**(235) $**
Gains nets (perte nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	**1**	**—**	**7**	**(2)**	**(8)**	**—**
Émissions	**—**	**73**	**—**	**—**	**—**	**—**
Règlements	**—**	**—**	**1**	**4**	**—**	**37**
Incidence des fluctuations de taux	**—**	**—**	**—**	**—**	**6**	**—**
Solde au 31 mars 2019	**25 $**	**223 $**	**181 $**	**(51) $**	**(316) $**	**(198) $**

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Fournisseurs et autres créditeurs	Option de conversion
Solde au 1er janvier 2018	47 $	219 $	(122) $	(6) $	(304) $
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	(2)	2	(1)	—	—
Règlements	(20)	(3)	7	6	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(7)
Solde au 31 mars 2018	25 $	218 $	(116) $	—	(311) $
Reclassés en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente[1]	—	—	48	—	—
Solde au 31 mars 2018	25 $	218 $	(68) $	— $	(311) $

[1] Représentent les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente 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 se présentaient comme suit au 31 mars 2019 :

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 mars 2019 :

Incidence sur le RAI		Modification d'hypothèses		
	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le :			
Gain (perte)	Trimestre clos le 31 mars 2019	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
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	— $	(1) $	(1) $	(1) $
Placements dans des structures de financement	3 $	(4) $	(10) $	(7) $
Incitatifs à la location	(2) $	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 le trimestre clos le 31 mars 2019 de 25 millions $.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2019 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 le trimestre clos le 31 mars 2019 de 5 millions $.

Une variation de 5 % de la volatilité 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 le trimestre clos le 31 mars 2019 de 41 millions $.

26. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	**499 $**	695 $	1 060 $
Crédit	**1 029**	1 034	1 221
Risques mutuellement exclusifs[1]	**(397)**	(473)	(540)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	**1 131 $**	1 256 $	1 741 $
Engagements de reprise	**1 230 $**	1 165 $	1 437 $
Obligations de rachat conditionnelles	**99 $**	100 $	143 $
Autres			
Crédit	**48 $**	48 $	52 $

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 352 millions $ au 31 mars 2019 (456 millions $ au 31 décembre 2018 et 554 millions $ au 1er janvier 2018) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 237 millions $ au 31 mars 2019 (172 millions $ au 31 décembre 2018 et 53 millions $ au 1er janvier 2018). 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 51 millions $ au 31 mars 2019 (53 millions $ au 31 décembre 2018 et 122 millions $ au 1er janvier 2018).

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 mars 2019, la Société avait investi dans SCACS 335 millions $ sur l'engagement initial de 925 millions $ en échange de parts sans droit de vote de SCACS.

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 mars 2019, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

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 mène un examen interne par suite de ces allégations par l'intermédiaire de 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.

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) visait 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.

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) ont collaboré pleinement à l'examen de l'AMF.

Le 26 avril 2019, l'AMF a publié un autre communiqué de presse dans lequel elle a annoncé avoir terminé son examen et avoir conclu que Bombardier et les membres de sa haute direction participant au RATA n'avaient commis aucune infraction ni violé aucune loi en valeurs mobilières lors de la mise en place du RATA. L'AMF a relevé la coopération et la transparence offertes par Bombardier au cours de son examen.

Pour constituer le RATA, Bombardier a été aidée par des conseillers externes et a veillé à ce que le RATA soit fondé sur les meilleures pratiques en la matière et des principes de saine gouvernance et qu'il soit conforme à la législation en valeurs mobilières applicable et aux lignes directrices à cet égard. Cependant, à la lumière de l'évolution rapide de la situation au sein de Bombardier à la suite de la mise en œuvre du RATA, l'AMF a recommandé à Bombardier de reconsidérer le bien-fondé de maintenir le RATA en place. Par suite de cette recommandation, le conseil d'administration de Bombardier, suivant la recommandation de son Comité des ressources humaines et de la rémunération a décidé de résilier le RATA conformément à ses modalités.

Recours collectif

Le 15 février 2019, une requête pour autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et une demande d'autorisation de recours collectif ont été déposées contre la Société à la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et messieurs Alain Bellemare et John Di Bert (la « Requête ») visant à réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des représentations d'allégations mensongères et trompeuses sur les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de trésorerie disponibles de la Société, notamment une omission alléguée de présentation en temps opportun de faits importants concernant ses prévisions pour 2018. Dans la composante recours collectif de la Requête, le demandeur, Denis Gauthier, cherche à représenter toutes les personnes et entités qui ont acheté ou acquis des titres de Bombardier au cours de la période du 2 août 2018 au 8 novembre 2018 inclusivement, et qui ont détenu certains de ces titres jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours conformément à la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et le recours collectif requièrent tous les deux une autorisation de la Cour avant de pouvoir passer à l'étape suivante. D'ici là, aucune créance pécuniaire n'est en cours contre les codéfendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

Bombardier Inc. et messieurs Bellemare et Di Bert contestent cette Requête. Selon le point de vue préliminaire de la Société à ce stade-ci, la possibilité que ces poursuites devant les tribunaux obligent la Société à engager un passif monétaire important semble faible.

27. TRANSACTIONS

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. La clôture de la transaction de vente devrait avoir lieu d'ici le milieu de 2019, sous réserve du respect des conditions de clôture habituelles et de l'obtention des approbations des organismes de réglementation.

28. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Après le trimestre, la Société a annoncé la création stratégique de Bombardier Aviation, qui permettra de consolider tous les actifs aéronautiques dans un seul secteur d'activité simplifié et pleinement intégré. Par conséquent, la Société a l'intention de céder éventuellement ses activités d'aérostructures de Belfast et du Maroc. Les activités d'aérostructures de la Société seront concentrées sur ses capacités stratégiques à Montréal, au Mexique et dans les nouvelles installations de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* au Texas. Grâce à l'ensemble de ces installations, la Société disposera des compétences, des technologies et des capacités requises pour concevoir et produire l'avion actuel et l'avion de prochaine génération et offrir des services après-vente à l'égard de ceux-ci.

Bombardier, Challenger, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 7500, Learjet, Learjet 85, OPTIFLO, Primove, Q400, Q Series, Smart Services et *TRAXX* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.