

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES
(Non audités)

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	57
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	64
1. MODE DE PRÉSENTATION	64
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	65
3. INFORMATION SECTORIELLE	66
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	70
5. AUTRES REVENUS	70
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	71
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	73
8. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	74
9. RÉSULTAT PAR ACTION	78
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	79
11. STOCKS	80
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	81
13. AUTRES ACTIFS	81
14. PROVISIONS	82
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	83
16. AUTRES PASSIFS	83
17. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	84
18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	85
19. FACILITÉS DE CRÉDIT	85
20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	86
21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	90

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Notes	2016	2015	2016	2015
Revenus		3 736 \$	4 138 \$	11 959 \$	13 155 \$
Coût des ventes	11	3 352	3 721	10 680	11 583
Marge brute		384	417	1 279	1 572
Charges de vente et d'administration		281	284	846	857
R et D	4	58	78	192	236
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(29)	(19)	(61)	(53)
Autres revenus	5	(13)	(1)	(21)	(6)
Éléments spéciaux	6	24	4 710	455	4 719
RAII		63	(4 635)	(132)	(4 181)
Charges de financement	7	195	129	547	326
Revenus de financement	7	(14)	(12)	(30)	(52)
RAI		(118)	(4 752)	(649)	(4 455)
Impôts sur le résultat		(24)	136	73	208
Résultat net		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(79) \$	(4 891) \$	(771) \$	(4 668) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	(15)	3	49	5
		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
RPA (en dollars)	9				
De base et dilué		(0,04) \$	(2,20) \$	(0,36) \$	(2,30) \$

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

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

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Note	2016	2015	2016	2015
Résultat net		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
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		(4)	20	(11)	10
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		(2)	(47)	125	(396)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe		54	116	244	335
Impôts sur le résultat		(13)	(6)	(88)	(5)
		35	83	270	(56)
Actifs financiers DAV					
Gain net (perte nette) non réalisé(e)		—	(1)	5	(6)
ECC					
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(25)	(119)	(146)	(49)
Gain net sur éléments de couverture connexes		—	—	—	1
		(25)	(119)	(146)	(48)
Éléments jamais reclassés en résultat net					
Avantages de retraite					
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽¹⁾		(344)	(222)	(1 515)	237
Impôts sur le résultat		27	41	100	18
		(317)	(181)	(1 415)	255
Total des AERG		(307)	(218)	(1 286)	145
Total du résultat global		(401) \$	(5 106) \$	(2 008) \$	(4 518) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(398) \$	(5 108) \$	(2 059) \$	(4 523) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	(3)	2	51	5
		(401) \$	(5 106) \$	(2 008) \$	(4 518) \$

⁽¹⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

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

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

	Notes	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 392 \$	2 720 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 248	1 473	1 538
Stocks	11	6 765	6 978	7 970
Autres actifs financiers	12	378	450	530
Autres actifs	13	459	484	592
Actifs courants		12 242	12 105	13 119
Immobilisations corporelles		1 998	2 061	2 092
Outils des programmes aéronautiques		4 960	3 975	6 823
Goodwill		1 959	1 978	2 127
Impôts sur le résultat différés		876	761	875
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		343	356	294
Autres actifs financiers	12	929	870	1 328
Autres actifs	13	569	797	956
Actifs non courants		11 634	10 798	14 495
		23 876 \$	22 903 \$	27 614 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 287 \$	4 040 \$	4 216 \$
Provisions	14	1 077	1 108	990
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 511	1 408	1 698
Avances sur programmes aéronautiques		1 939	2 002	3 339
Autres passifs financiers	15	715	991	1 010
Autres passifs	16	2 027	2 274	2 182
Passifs courants		10 556	11 823	13 435
Provisions	14	1 350	918	562
Avances sur programmes aéronautiques		1 458	1 534	1 608
Dette à long terme		8 923	8 908	7 627
Avantages de retraite		3 362	2 159	2 629
Autres passifs financiers	15	979	619	602
Autres passifs	16	1 113	996	1 096
Passifs non courants		17 185	15 134	14 124
		27 741	26 957	27 559
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 728)	(4 067)	42
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	8	1 863	13	13
		(3 865)	(4 054)	55
		23 876 \$	22 903 \$	27 614 \$
Engagements et éventualités	21			

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.												
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 30 juin 2016	347 \$	2 195 \$	40 \$	(4 679) \$	(3 178) \$	116 \$	12 \$	(140) \$	(159) \$	(5 446) \$	1 528 \$	(3 918) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(79)	—	—	—	—	—	(79)	(15)	(94)
AERG	—	—	—	—	(314)	—	—	35	(40)	(319)	12	(307)
	—	—	—	(79)	(314)	—	—	35	(40)	(398)	(3)	(401)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	33	—	—	—	—	—	—	33	—	33
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	125	—	—	—	—	—	125	340	465
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2)	(2)
Actions achetées – Régime d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	8
Au 30 septembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 640) \$	(3 492) \$	124 \$	12 \$	(105) \$	(199) \$	(5 728) \$	1 863 \$	(3 865) \$
Au 30 juin 2015	347 \$	2 203 \$	— \$	1 360 \$	(2 225) \$	100 \$	7 \$	(461) \$	112 \$	1 443 \$	16 \$	1 459 \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(4 891)	—	—	—	—	—	(4 891)	3	(4 888)
AERG	—	—	—	—	(181)	—	(1)	83	(118)	(217)	(1)	(218)
	—	—	—	(4 891)	(181)	—	(1)	83	(118)	(5 108)	2	(5 106)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions achetées – Régime d'UAI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	6
Au 30 septembre 2015	347 \$	2 194 \$	— \$	(3 538) \$	(2 406) \$	106 \$	6 \$	(378) \$	(6) \$	(3 675) \$	15 \$	(3 660) \$

⁽¹⁾ Relatif à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les périodes de neuf mois closes les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.												
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de sous-criture	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2015	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(771)	—	—	—	—	—	(771)	49	(722)
AERG	—	—	—	—	(1 412)	—	5	270	(151)	(1 288)	2	(1 286)
	—	—	—	(771)	(1 412)	—	5	270	(151)	(2 059)	51	(2 008)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	73	—	—	—	—	—	—	73	—	73
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	368	—	—	—	—	—	368	1 843	2 211
Dividendes	—	—	—	(18)	—	—	—	—	—	(18)	—	(18)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(44)	(44)
Actions achetées – Régime d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	18	—	—	—	18	—	18
Au 30 septembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 640) \$	(3 492) \$	124 \$	12 \$	(105) \$	(199) \$	(5 728) \$	1 863 \$	(3 865) \$
Au 1 ^{er} janvier 2015	347 \$	1 381 \$	— \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(4 668)	—	—	—	—	—	(4 668)	5	(4 663)
AERG	—	—	—	—	255	—	(6)	(56)	(48)	145	—	145
	—	—	—	(4 668)	255	—	(6)	(56)	(48)	(4 523)	5	(4 518)
Émission du capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes	—	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions achetées – Régime d'UAI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Au 30 septembre 2015	347 \$	2 194 \$	— \$	(3 538) \$	(2 406) \$	106 \$	6 \$	(378) \$	(6) \$	(3 675) \$	15 \$	(3 660) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

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

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

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Notes	2016	2015	2016	2015
Activités opérationnelles					
Résultat net		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		85	104	272	315
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	6	—	4 004	—	4 004
Impôts sur le résultat différés		(34)	104	(90)	118
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	(4)	(1)	(15)	(3)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(29)	(19)	(61)	(53)
Charge à base d'actions	17	8	6	18	14
Perte sur remboursement de dette à long terme	7	—	—	—	22
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		30	32	110	59
Variation nette des soldes hors caisse	18	(34)	343	(198)	(863)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(72)	(315)	(686)	(1 050)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(264)	(502)	(913)	(1 331)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		16	1	39	12
Produit de placement dans une structure de financement		—	150	—	150
Additions aux placements dans des titres DAV		—	—	—	(64)
Produits de la cession de placements dans des titres DAV		—	54	—	54
Autres		20	8	21	(2)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(228)	(289)	(853)	(1 181)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	—	1	2 218
Remboursement de dette à long terme		(9)	(12)	(56)	(816)
Variation nette des emprunts à court terme	15	(27)	—	84	—
Dividendes versés ⁽¹⁾		(5)	(4)	(13)	(14)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		(43)	(9)	(43)	(9)
Produit net de l'émission d'actions		—	—	—	822
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction ⁽²⁾		487	—	2 419	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(2)	—	(44)	—
Autres		(15)	(88)	(38)	(47)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		386	(113)	2 310	2 154
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(30)	(44)	(99)	(68)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		56	(761)	672	(145)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		3 336	3 105	2 720	2 489
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		3 392 \$	2 344 \$	3 392 \$	2 344 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		177 \$	153 \$	451 \$	343 \$
Impôts sur le résultat		25 \$	22 \$	82 \$	72 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		6 \$	5 \$	16 \$	16 \$
Impôts sur le résultat		1 \$	2 \$	5 \$	3 \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions privilégiées.

⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas de contrôle, pour plus de détails.

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

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 a été autorisée par le conseil d'administration le 9 novembre 2016.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Euro	1,1221	1,0887	1,2141
Dollar canadien	0,7642	0,7202	0,8633
Livre sterling	1,3027	1,4833	1,5587

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les neuf mois clos les	
	30 septembre 2016	30 septembre 2015	30 septembre 2016	30 septembre 2015
Euro	1,1163	1,1116	1,1159	1,1138
Dollar canadien	0,7675	0,7651	0,7566	0,7950
Livre sterling	1,3142	1,5509	1,3943	1,5315

2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients*, et la SIC-31, *Produits des activités ordinaires – Opérations de troc impliquant des services de publicité*. Selon le principe de base de l'IFRS 15, une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens ou services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. L'IFRS 15 exigera la présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples.

L'IFRS 15 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

Contrats de location

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

L'IFRS 16 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise seulement si la Société applique l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

3. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

Leader mondial en matière de conception, fabrication et service après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands.

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CS100* et *CS300* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

Transport, leader mondial du secteur des technologies ferroviaires, offre le plus vaste portefeuille de l'industrie et livre des services et produits novateurs.

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

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

Trimestre clos le 30 septembre 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 780 \$	1 314 \$	538 \$	102 \$	2 \$	3 736 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	235	(237)	—
Total des revenus	1 782	1 314	538	337	(235)	3 736
RAI avant éléments spéciaux	140	84	(107)	29	(59)	87
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	15	—	—	9	—	24
RAI	125 \$	84 \$	(107) \$	20 \$	(59) \$	63
Charges de financement						195
Revenus de financement						(14)
RAI						(118)
Impôts sur le résultat						(24)
Résultat net						(94) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	21 \$	26 \$	4 \$	1 \$	6 \$	58 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	28 \$	165 \$	47 \$	7 \$	1 \$	248 \$
Amortissement	24 \$	36 \$	11 \$	13 \$	1 \$	85 \$

Trimestre clos le 30 septembre 2015						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 985 \$	1 557 \$	477 \$	119 \$	— \$	4 138 \$
Revenus intersectoriels	—	1	3	292	(296)	—
Total des revenus	1 985	1 558	480	411	(296)	4 138
RAI avant éléments spéciaux	109	54	(63)	30	(55)	75
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 169	3 561	—	(20)	4 710
RAI	109 \$	(1 115) \$	(3 624) \$	30 \$	(35) \$	(4 635)
Charges de financement						129
Revenus de financement						(12)
RAI						(4 752)
Impôts sur le résultat						136
Résultat net						(4 888) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	30 \$	31 \$	13 \$	4 \$	— \$	78 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	29 \$	172 \$	299 \$	1 \$	— \$	501 \$
Amortissement	22 \$	45 \$	23 \$	13 \$	1 \$	104 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	— \$	925 \$	3 070 \$	— \$	(6) \$	3 989 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	— \$	15 \$	— \$	— \$	— \$	15 \$

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

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

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

Période de neuf mois close le 30 septembre 2016

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	5 621 \$	4 089 \$	1 918 \$	326 \$	5 \$	11 959 \$
Revenus intersectoriels	5	1	—	904	(910)	—
Total des revenus	5 626	4 090	1 918	1 230	(905)	11 959
RAII avant éléments spéciaux	379	269	(276)	94	(143)	323
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	144	(109)	483	(10)	(53)	455
RAII	235 \$	378 \$	(759) \$	104 \$	(90) \$	(132)
Charges de financement						547
Revenus de financement						(30)
RAII						(649)
Impôts sur le résultat						73
Résultat net						(722) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	71 \$	86 \$	16 \$	5 \$	14 \$	192 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	80 \$	480 \$	297 \$	15 \$	2 \$	874 \$
Amortissement	73 \$	109 \$	50 \$	39 \$	1 \$	272 \$

Période de neuf mois close le 30 septembre 2015

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 113 \$	4 909 \$	1 748 \$	385 \$	— \$	13 155 \$
Revenus intersectoriels	4	1	3	969	(977)	—
Total des revenus	6 117	4 910	1 751	1 354	(977)	13 155
RAII avant éléments spéciaux	342	280	(83)	113	(114)	538
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 180	3 560	(1)	(20)	4 719
RAII	342 \$	(900) \$	(3 643) \$	114 \$	(94) \$	(4 181)
Charges de financement						326
Revenus de financement						(52)
RAI						(4 455)
Impôts sur le résultat						208
Résultat net						(4 663) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	88 \$	89 \$	50 \$	9 \$	— \$	236 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	62 \$	508 \$	732 \$	21 \$	(4) \$	1 319 \$
Amortissement	72 \$	129 \$	75 \$	38 \$	1 \$	315 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	— \$	925 \$	3 070 \$	— \$	(6) \$	3 989 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	— \$	15 \$	— \$	— \$	— \$	15 \$

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

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

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

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

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs			
Total des actifs	23 876 \$	22 903 \$	27 614 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 392	2 720	2 489
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	60	56	64
Impôts sur le résultat différés	876	761	875
Actifs sectoriels	19 548	19 366	24 186
Passifs			
Total des passifs	27 741	26 957	27 559
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	107	154	124
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	303	224	248
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	8 963	8 979	7 683
Passifs sectoriels	18 368 \$	17 600 \$	19 504 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(118) \$	354 \$	226 \$
Avions d'affaires	1 368 \$	395 \$	440 \$
Avions commerciaux	318 \$	467 \$	3 693 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	(12) \$	434 \$	204 \$
Siège social et élimination	(376) \$	116 \$	119 \$

⁽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.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Coûts de R et D	225 \$	498 \$	1 177 \$	1 311 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(195)	(463)	(1 083)	(1 210)
	30	35	94	101
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	28	43	98	135
	58 \$	78 \$	192 \$	236 \$

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(4) \$	(1) \$	(15) \$	(3) \$
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(8)	2	(3)	(6)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	(1)	9	(3)	14
Autres	—	(11)	—	(11)
	(13) \$	(1) \$	(21) \$	(6) \$

⁽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 comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs des états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats de la Société pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i> ⁽¹⁾	— \$	— \$	492 \$	— \$
Charges de restructuration ⁽²⁾	24	—	180	9
Obligation au titre des avantages de retraite ⁽³⁾	—	—	(139)	—
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁴⁾	—	1 163	(54)	1 163
Litige fiscal ⁽⁵⁾	—	—	40	—
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport ⁽⁶⁾	—	—	(38)	—
Coûts de transaction ⁽⁷⁾	—	—	8	—
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽⁸⁾	—	3 235	—	3 235
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽⁹⁾	—	353	—	353
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁰⁾	—	—	—	22
Incidences fiscales des éléments spéciaux ⁽¹¹⁾	(6)	106	(19)	106
	18 \$	4 857 \$	470 \$	4 888 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	24 \$	4 710 \$	455 \$	4 719 \$
Charges de financement – charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽⁵⁾	—	—	26	—
Charges de financement – coûts de transaction ⁽⁷⁾	—	—	8	—
Charges de financement – perte sur instruments financiers ⁽⁹⁾	—	41	—	41
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁰⁾	—	—	—	22
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	(6)	106	(19)	106
	18 \$	4 857 \$	470 \$	4 888 \$

⁽¹⁾ Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016.

⁽²⁾ Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, représente des charges de restructuration de 26 millions \$ et 199 millions \$ et des gains de compression de respectivement 2 millions \$ et 19 millions \$ ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en janvier 2015 par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent.

⁽³⁾ La Société avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que la Société ne prévoyait pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à sa pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise.

⁽⁴⁾ Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ ainsi que des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015. Voir la Note 11 – Stocks, et la Note 14 – Provisions. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 54 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et 2015.

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

⁽⁶⁾ Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

⁽⁷⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽⁸⁾ Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3070 millions \$, et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 165 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015 pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015. Voir la Note 11 – Stocks, et la Note 14 – Provisions.

⁽⁹⁾ A trait à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de garantie se prévale de la garantie de valeur résiduelle compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et d'une perte sur certains instruments financiers imputable aux modifications apportées à la juste valeur estimative pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015.

⁽¹⁰⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$.

⁽¹¹⁾ Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015, représentent la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport.

Restructuration

Tandis que la Société poursuit la mise en œuvre de son plan de transformation, en février 2016, elle a décidé d'optimiser ses effectifs en combinant des réductions d'effectifs et une embauche stratégique. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître sa compétitivité. La Société prévoit réduire ses effectifs d'un nombre estimatif de 7000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Les réductions d'effectifs totales visent environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable. Au cours des activités de restructuration, nous prévoyons comptabiliser des charges composées principalement d'indemnités de départ d'environ 250 millions \$ dans les éléments spéciaux. Au 30 septembre 2016, environ 80 % des réductions planifiées avaient été réalisées. Ces réductions d'effectifs seront en partie compensées par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération de certains projets et programmes stratégiques à l'échelle internationale.

Après la fin du trimestre, la Société a annoncé des mesures de restructuration. La Société procédera donc à la rationalisation de ses fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'organisation. Environ 7500 postes seront touchés par les mesures d'optimisation des effectifs et de spécialisation des sites qui seront mises en œuvre par la Société jusqu'en 2018. L'incidence de ces mesures de restructuration sur l'ensemble des emplois sera contrebalancée en partie par une embauche stratégique pour soutenir l'accélération des principaux programmes en croissance, y compris les programmes d'avions *C Series* et *Global 7000*, ainsi que d'importants contrats ferroviaires obtenus. La Société prévoit comptabiliser des charges de restructuration de 225 millions \$ à 275 millions \$, lesquelles seront présentées à titre d'éléments spéciaux à compter du quatrième trimestre de 2016 et tout au long de 2017.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Charges de financement				
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	53 \$	54 \$	66 \$	77 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	16	18	50	55
Désactualisation d'autres passifs financiers	16	6	43	18
Litige fiscal ⁽²⁾	—	—	26	—
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4	20	11
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	3	9	3
Coûts de transaction ⁽³⁾	—	—	8	—
Désactualisation des provisions	2	2	7	5
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁴⁾	—	—	—	22
Autres	12	5	43	17
	103	92	272	208
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	92	37	275	118
	195 \$	129 \$	547 \$	326 \$
Revenus de financement				
Variations des taux d'actualisation des provisions	(3) \$	— \$	— \$	— \$
Autres	(3)	(2)	(7)	(17)
	(6)	(2)	(7)	(17)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(4)	(2)	(9)	(5)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(3)	(8)	(13)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(1)	(5)	(6)	(17)
	(8)	(10)	(23)	(35)
	(14) \$	(12) \$	(30) \$	(52) \$

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

⁽²⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$, qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 30 millions \$ et 89 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 5,57 % et 5,42 % (respectivement 98 millions \$ et 228 millions \$, selon un taux moyen de 5,31 % et 4,95 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015). 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. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

L'état de la situation financière résumé de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant le contrôle importante, était comme suit au :

	30 septembre 2016
	BT Holdco
Actifs courants	4 082 \$
Actifs non courants	4 108
Total des actifs	8 190 \$
Passifs courants	5 650 \$
Passifs non courants	1 736
Total des passifs	7 386 \$
Actifs nets	804 \$

Les principales informations sur le résultat et les flux de trésorerie de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, étaient les suivantes :

	Trimestre clos le 30 septembre 2016
	BT Holdco
Revenus	1 782 \$
Résultat net	59 \$
Résultat global	(104) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	234 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(31) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	46 \$
	Neuf mois clos le 30 septembre 2016
	BT Holdco
Revenus	5 626 \$
Résultat net	(19) \$
Résultat global	(605) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	196 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(42) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(51) \$

La variation du cumul des participations ne donnant pas le contrôle de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, se présentait comme suit :

	BT Holdco
Solde au 31 décembre 2015	— \$
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	1 281
Droit à un rendement minimum	105
AERG	5
Dividendes	(42)
Solde au 30 septembre 2016	1 349 \$

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles

seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

Par suite de l'achèvement de la restructuration déjà annoncée, BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, dont le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne, et ses résultats financiers continuent d'être présentés dans les résultats consolidés de Bombardier.

Dispositions principales de l'investissement

La Caisse aura droit à une part proportionnelle (après conversion, soit initialement à 30 % des actions ordinaires de BT Holdco) de tout futur dividende déclaré.

Les dividendes seront payables en espèces ou, sous certaines conditions, en actions convertibles supplémentaires au gré de BT Holdco (toute pareille émission d'actions ayant pour effet d'augmenter la participation de la Caisse).

Mesures incitatives liées à la performance

Les modalités de la transaction prévoient de solides mesures incitatives liées à la performance de Bombardier Transport. Pour chacune des cinq premières années suivant la conclusion de l'entente, la participation (à la conversion) et le rendement de la Caisse pourraient être ajustés annuellement à la hausse ou à la baisse, selon l'atteinte de cibles de performance convenues conjointement et établies dans le plan d'affaires de Bombardier Transport.

Si Bombardier Transport surpasse la cible fixée dans son plan d'affaires, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera réduit de 2,5 % annuellement, jusqu'à concurrence d'un seuil minimum de 25 %. Dans ces circonstances, le rendement minimum des actions convertibles sera également réduit, passant de 9,5 % à un seuil de 7,5 %.

À l'inverse, si Bombardier Transport n'atteint pas la cible prévue dans son plan d'affaires, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, augmentera de 2,5 % par année, jusqu'à concurrence de 42,5 % sur une période de cinq ans. Dans un tel cas, le rendement minimum des actions convertibles augmentera aussi, passant de 9,5 % jusqu'à concurrence de 12 %.

Droits des actionnaires et sortie

Aux termes de l'investissement, la Caisse bénéficie de droits de protection d'une participation minoritaire standard, y compris : des droits de préemption, un droit de première offre et des droits d'entraînement, et Bombardier bénéficie d'un droit de première offre et des droits de suite habituels, sous réserve dans chaque cas de certaines conditions.

Bombardier a la possibilité de racheter l'investissement de la Caisse selon certaines conditions en tout temps à compter du troisième anniversaire de la clôture de l'investissement, à un prix équivalant au plus élevé des deux montants suivants : la juste valeur marchande (après conversion) ou un rendement annuel composé minimum de 15 % pour la Caisse.

En tout temps, à compter du cinquième anniversaire de la clôture de l'investissement, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions.

Dans l'éventualité d'un PAPE, le ratio de conversion des actions de la Caisse sera ajusté de façon à ce que, immédiatement avant le PAPE, la Caisse reçoive des actions d'une valeur égale au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance. Les actions détenues par la Caisse seraient vendues avant celles de Bombardier dans le cadre du PAPE visant le placement secondaire.

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la

valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

Dans l'éventualité d'un changement de contrôle chez Bombardier Inc. ou, dans certaines circonstances, chez BT Holdco, la Caisse aura le droit d'exiger un PAPE ou la vente de la totalité des actions de BT Holdco, et de recevoir le plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur des actions ordinaires détenues par la Caisse, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, tel que mentionné ci-haut, ou ii) un rendement annuel composé minimum de 15 % sur une période de trois ans (ou, en tout temps après trois ans, un rendement annuel composé de 15 %).

Autres détails de la transaction

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

Bons de souscription

L'investissement prévoyait l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités), soit l'équivalent d'une participation de 4,5 % dans la totalité des actions classe A en circulation (droits de vote multiples) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe A), et actions classe B à droits de vote limités (après exercice de ces bons de souscription) (soit environ 4,7 % du total des actions classe A et classe B à droits de vote limités en circulation sur une base non diluée). Les bons de souscription peuvent être exercés au cours d'une période de sept ans à compter de la date de leur émission, à un prix d'exercice par action classe B à droits de vote limités de 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens à la date de la signature de l'accord de souscription, ce qui représente une prime sur le prix moyen pondéré par volume (VWAP) sur 5 jours des actions de classe B à droits de vote limités à la Bourse de Toronto (TSX) en date du 16 octobre 2015.

Juste valeur des bons de souscription

La juste valeur des bons de souscription au 11 février 2016 était de 0,10 \$ par bon de souscription. La juste valeur de chaque bon de souscription a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 11 février 2016 :

Taux d'intérêt sans risque	0,79 %
Durée de vie prévue	7 ans
Volatilité prévue du cours des actions	42,96 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %

Composantes capitaux propres et passif dérivé de la Caisse

Aux termes des actions convertibles émises à la Caisse, Bombardier n'est pas tenue de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Les actions convertibles sont considérées comme un instrument hybride qui est composé d'une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et d'une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco. La Société présente les actions convertibles dans les états de la situation financière à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et de passif dérivé.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante. La juste valeur du passif dérivé est établie en premier lieu, suivant un modèle d'évaluation interne basé sur des simulations stochastiques. La composante capitaux propres est déterminée en déduisant la juste valeur de la composante passif dérivé de la juste valeur à la date d'émission de l'ensemble de l'instrument

hybride. Le passif dérivé est ultérieurement évalué à la valeur du marché, et toute réévaluation de la juste valeur est comptabilisée à titre de charges ou de revenus de financement.

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

Le 30 juin 2016, Bombardier a obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec), en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la Société en commandite Avions C Series (SCACS), à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. La SCACS est détenue à 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., poursuivra les activités liées à notre programme d'avions C Series. La SCACS continue d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

Le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016, Bombardier a reçu l'investissement en deux versements de 500 millions \$ chacun. Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions C Series. Selon les modalités de l'entente de société en commandite, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Les apports en capital supplémentaires de la Société augmenteraient sa participation dans la SCACS.

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

Au 30 septembre 2016, l'actif de la SCACS totalisait 3805 millions \$, dont un montant de 2451 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques (3322 millions \$ au 30 juin 2016, dont un montant de 2425 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques). La SCACS n'a aucune dette à long terme.

Bons de souscription

Également le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016, Bombardier a émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à la date de signature de l'accord de souscription.

Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière de rajustement, dont celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de fractionnements des actions, de fractionnements inversés des actions, de dividendes autres qu'en espèces ou de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires.

Juste valeur des bons de souscription

La juste valeur des bons de souscription au 30 juin 2016 était de 0,58 \$ par bon de souscription, et de 0,66 \$ par bon de souscription au 1^{er} septembre 2016. La juste valeur de chaque bon de souscription a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 30 juin 2016 et au 1^{er} septembre 2016 :

	1 ^{er} septembre 2016	30 juin 2016
Taux d'intérêt sans risque	0,64 %	0,57 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	48,84 %	49,41 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %	0,00 %

9. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
(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.	(79) \$	(4 891) \$	(771) \$	(4 668) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(18)	(21)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(86) \$	(4 898) \$	(789) \$	(4 689) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 210 085	2 225 636	2 217 102	2 040 938
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	—	—	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 210 085	2 225 636	2 217 102	2 040 938
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,04) \$	(2,20) \$	(0,36) \$	(2,30) \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 300 855 145 et 228 088 432 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 83 819 411 et 66 112 810 options d'achat d'actions, UAR, UAD et UAI pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif.

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	DFT	Désignés	DAV	Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
30 septembre 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 392 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 392 \$	3 392 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 248	—	1 248	1 248
Autres actifs financiers	83	240	366	326	292	1 307	1 339
	3 475 \$	240 \$	366 \$	1 574 \$	292 \$	5 947 \$	5 979 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	3 287 \$	— \$	3 287 \$	3 287 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 963	—	8 963	8 243
Autres passifs financiers	228	144	s. o.	971	311	1 654	1 693
	228 \$	144 \$	s. o.	13 221 \$	311 \$	13 904 \$	13 223 \$
31 décembre 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$
1^{er} janvier 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$

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

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

s. o. : sans objet

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Programmes aéronautiques	3 731 \$	4 215 \$	4 600 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 696	7 064	7 369
Moins : avances et facturations progressives	(5 837)	(5 490)	(5 558)
	1 859	1 574	1 811
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	226	223	310
Moins : avances et facturations progressives	(10)	(17)	(17)
	216	206	293
Produits finis ⁽¹⁾	959	983	1 266
	6 765 \$	6 978 \$	7 970 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 8 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 19 avions d'occasion, totalisant 147 millions \$ au 30 septembre 2016 (4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 31 décembre 2015 et 1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Au 30 septembre 2016, les produits finis comprenaient 15 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (81 millions \$ au 31 décembre 2015 et 248 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3156 millions \$ et 9952 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 3458 millions \$ et 10 795 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 74 millions \$ et 184 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 136 millions \$ et 219 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015). De plus, une dépréciation additionnelle de 57 millions \$ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 440 millions € (494 millions \$) au 30 septembre 2016 (334 millions € (364 millions \$) au 31 décembre 2015). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Instruments financiers dérivés	375 \$	362 \$	528 \$
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	372	359	346
Créances sur contrats à long terme	249	298	321
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	220	197	360
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	68	81	275
Encaisse affectée	12	11	17
Autres	11	12	11
	1 307 \$	1 320 \$	1 858 \$
Dont la tranche courante	378 \$	450 \$	530 \$
Dont la tranche non courante	929	870	1 328
	1 307 \$	1 320 \$	1 858 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 6 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 septembre 2016 (respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽²⁾ Comprennent 78 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 septembre 2016 (80 millions \$ au 31 décembre 2015 et 70 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Charges payées d'avance et frais différés	428 \$	414 \$	760 \$
Taxe de vente et autres taxes	188	244	238
Charges de financement différées	151	173	138
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	111	114	156
Impôts sur le résultat à recevoir	60	56	64
Avantages de retraite	56	251	159
Autres	34	29	33
	1 028 \$	1 281 \$	1 548 \$
Dont la tranche courante	459 \$	484 \$	592 \$
Dont la tranche non courante	569	797	956
	1 028 \$	1 281 \$	1 548 \$

14. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2015	725 \$	670 \$	66 \$ ⁽²⁾	565 \$ ⁽³⁾	2 026 \$
Additions	109	2	175 ⁽²⁾	555 ⁽⁴⁾	841
Utilisation	(106)	(10)	(40)	(90)	(246)
Reprises	(53)	(22)	(6)	(57)	(138)
Charge de désactualisation	1	4	—	—	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	11	—	—	12
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	(4)	—	(1)
Solde au 30 juin 2016	680 \$	655 \$	191 \$	973 \$	2 499 \$
Additions	74	3	30 ⁽²⁾	160	267
Utilisation	(68)	(22)	(54)	(149)	(293)
Reprises	(6)	—	(4)	(40)	(50)
Charge de désactualisation	—	1	—	1	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(2)	—	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	3	(1)	5
Solde au 30 septembre 2016	682 \$	635 \$	166 \$	944 \$	2 427 \$
Dont la tranche courante	541 \$	68 \$	165 \$	303 \$	1 077 \$
Dont la tranche non courante	141	567	1	641	1 350
	682 \$	635 \$	166 \$	944 \$	2 427 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	773 \$	456 \$	117 \$ ⁽²⁾	206 \$	1 552 \$
Additions	160	4	20 ⁽²⁾	14	198
Utilisation	(116)	(23)	(44)	(10)	(193)
Reprises	(50)	(6)	(5)	(9)	(70)
Charge de désactualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(32)	—	(5)	(2)	(39)
Solde au 30 juin 2015	735 \$	434 \$	83 \$	199 \$	1 451 \$
Additions	55	250 ⁽⁵⁾	7	310 ⁽³⁾	622
Utilisation	(59)	(12)	(8)	(2)	(81)
Reprises	(14)	—	—	(2)	(16)
Charge de désactualisation	1	1	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	—	(1)	(1)	(6)
Solde au 30 septembre 2015	715 \$	675 \$	81 \$	504 \$	1 975 \$
Dont la tranche courante	559 \$	69 \$	79 \$	395 \$	1 102 \$
Dont la tranche non courante	156	606	2	109	873
	715 \$	675 \$	81 \$	504 \$	1 975 \$

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

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

⁽³⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la provision pour contrats déficitaires du programme d'avions C Series et à la provision pour litige fiscal pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 et sur l'addition d'autres provisions liées au programme d'avions C Series ainsi qu'à l'annulation du programme d'avion Learjet 85 pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015.

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

⁽⁵⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les modifications apportées aux estimations et à la juste valeur relatives aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Instruments financiers dérivés	539 \$	702 \$	665 \$
Avances gouvernementales remboursables	401	411	363
Coûts non récurrents des fournisseurs	351	20	36
Incentifs à la location	144	135	172
Emprunts à court terme ⁽¹⁾	84	—	—
Tranche courante de la dette à long terme	40	71	56
Obligations au titre des transactions de cession-bail	19	133	260
Autres	116	138	60
	1 694 \$	1 610 \$	1 612 \$
Dont la tranche courante	715 \$	991 \$	1 010 \$
Dont la tranche non courante	979	619	602
	1 694 \$	1 610 \$	1 612 \$

⁽¹⁾ A trait aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (738 millions \$). Voir également la Note 19 – Facilités de crédit.

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	610 \$	606 \$	601 \$
Avantages du personnel	589	647	661
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	553	606	631
Revenus différés	436	397	450
Impôts sur le résultat à payer	303	224	248
Autres taxes à payer	135	212	119
Autres	514	578	568
	3 140 \$	3 270 \$	3 278 \$
Dont la tranche courante	2 027 \$	2 274 \$	2 182 \$
Dont la tranche non courante	1 113	996	1 096
	3 140 \$	3 270 \$	3 278 \$

17. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

			Trimestres clos les 30 septembre			
			2016		2015	
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	15 083 308	4 026 599	23 203 111	25 084 158	6 989 586	—
Attribuées	31 198 310	—	—	—	—	22 390 685
Exercées	—	(102 178)	—	—	—	—
Annulées	(6 528 719)	(1 133 703)	(599 579)	(9 084 923)	(1 589 531)	(67 382)
Solde à la fin de la période	39 752 899	2 790 718 ⁽¹⁾	22 603 532	15 999 235	5 400 055 ⁽¹⁾	22 323 303

			Neuf mois clos les 30 septembre			
			2016		2015	
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	15 627 217	4 883 829	22 332 682	26 045 936	7 666 464	—
Attribuées	31 198 310	—	1 659 631	248 757	—	22 390 685
Exercées	(65 790)	(351 061)	—	—	(168 486)	—
Annulées	(7 006 838)	(1 742 050)	(1 388 781)	(10 295 458)	(2 097 923)	(67 382)
Solde à la fin de la période	39 752 899	2 790 718 ⁽¹⁾	22 603 532	15 999 235	5 400 055 ⁽¹⁾	22 323 303

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 260 639 UAD étaient acquis au 30 septembre 2016 (1 783 649 au 30 septembre 2015).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement 5 millions \$ et 11 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 4 millions \$ et 9 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2016	2015	2016	2015
Solde au début de la période		73 572 041	32 558 998	74 347 206	31 446 124
Attribuées		26 532 128	44 722 033	29 195 107	48 762 044
Annulées		(796 924)	(209 785)	(3 239 068)	(1 995 532)
Échues		(1 021 000)	(2 583 400)	(2 017 000)	(3 724 790)
Solde à la fin de la période		98 286 245	74 487 846	98 286 245	74 487 846

Une charge de rémunération de respectivement 3 millions \$ et 7 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 2 millions \$ et 5 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos 30 septembre 2015).

18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Créances clients et autres débiteurs	10 \$	15 \$	235 \$	208 \$
Stocks	127	(68)	291	(298)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	17	173	(148)	119
Autres actifs	31	156	221	(102)
Fournisseurs et autres créditeurs	(321)	(57)	(759)	(148)
Provisions	(78)	528	395	467
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	205	36	121	(203)
Avances sur programmes aéronautiques	(27)	(181)	(139)	(941)
Passif lié aux avantages de retraite	(7)	(50)	(248)	134
Autres passifs	9	(209)	(167)	(99)
	(34) \$	343 \$	(198) \$	(863) \$

19. FACILITÉS DE CRÉDIT

En avril 2016, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3640 millions € (4084 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (561 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019.

Également en avril 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramené à 400 millions \$. En outre, la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (561 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) a été accrue, pour passer à 608 millions € (682 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramenée à 400 millions \$.

À compter d'avril 2016, le ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été remplacé par un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA. Les autres clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) sont demeurées inchangées. De plus, les clauses financières restrictives de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport continuent d'exiger des niveaux minimums de capitaux propres, un ratio maximum de la dette sur le RAIIA ainsi qu'un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (673 millions \$) à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

En mai 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3640 millions € (4084 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) a été réduit à 3310 millions € (3714 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016).

En juin 2016, la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 608 millions € (682 millions \$) a été portée à 658 millions € (738 millions \$). Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (738 millions \$) s'élevait à 75 millions € (84 millions \$) au 30 septembre 2016 (néant au 31 décembre 2015 et au 1^{er} janvier 2015).

En octobre 2016, la date d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (738 millions \$) a été prolongée d'un an, jusqu'en octobre 2019.

20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 septembre 2016 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	66 \$	— \$	— \$	66 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	375	—	375	—
Placements dans des titres	352 ⁽²⁾	45	307	—
Placements dans des structures de financement	174	—	—	174
	967 \$	45 \$	682 \$	240 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(144) \$	— \$	— \$	(144) \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(539)	—	(370)	(169)
	(683) \$	— \$	(370) \$	(313) \$

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

⁽²⁾ Exclut 14 millions \$ de placements DAV comptabilisés au coût.

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créanciers	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2015	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	24	—	(21)	(3)
Émissions	—	—	(6)	—	(120)
Règlements	(8)	—	7	11	—
Solde au 30 juin 2016	73 \$	175 \$	— \$	(145) \$	(123) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	7	—	(5)	(46)
Règlements	(9)	(8)	—	6	—
Solde au 30 septembre 2016	66 \$	174 \$	— \$	(144) \$	(169) \$
	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créanciers	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$	— \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	16	15	—	2	—
Émissions	—	—	(6)	—	—
Règlements	(28)	—	18	11	—
Solde au 30 juin 2015	251 \$	180 \$	(6) \$	(159) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	(81)	(27)	—	19	—
Émissions	4	—	—	—	—
Règlements	(6)	(1)	4	7	—
Solde au 30 septembre 2015	168 \$	152 \$	(2) \$	(133) \$	— \$

⁽¹⁾ Dont des montants de néant et 2 millions \$, qui représentent les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 comptabilisés dans les revenus de financement (des montants de 3 millions \$ et 7 millions \$, qui représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 comptabilisés dans les revenus de financement).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 30 septembre 2016 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB+ et CCC (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,5 % et 9,84 % (9,32 %)	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,48 %)	s. o.

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

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 30 septembre 2016 :

Incidence sur le RAI			Modification d'hypothèses		
Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour les :					
	Trimestre clos le 30 septembre 2016	Neuf mois clos le 30 septembre 2016	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)					
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	1 \$	(2) \$	(1) \$	(2) \$	(3) \$
Placements dans des structures de financement	3 \$	21 \$	(4) \$	(11) \$	(10) \$
Incitatifs à la location	(3) \$	(18) \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 de 16 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 de 18 millions \$.

21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 591 \$	1 669 \$	1 749 \$
Crédit	1 235	1 248	1 275
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(588)	(598)	(628)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 238 \$	2 319 \$	2 396 \$
Engagements de reprise	1 799 \$	1 818 \$	2 696 \$
Obligations de rachat conditionnelles	197 \$	192 \$	204 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution	— \$	— \$	38 \$

⁽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 635 millions \$ au 30 septembre 2016 (670 millions \$ au 31 décembre 2015 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2015) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 144 millions \$ au 30 septembre 2016 (135 millions \$ au 31 décembre 2015 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Litige

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 septembre 2016, 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.

Enquête au Brésil

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

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

d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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