

Bombardier présente ses résultats du troisième trimestre de 2019

- Revenus consolidés de 3,7 milliards \$, représentant une croissance interne⁽¹⁾ de 8 %
- RAIIA ajusté⁽²⁾ et RAI ajusté⁽²⁾ consolidés de respectivement 255 millions \$ et 159 millions \$; RAI présenté de 143 millions \$
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ de 682 millions \$, soutenant l'accélération des cadences de production de l'avion *Global 7500* et de Transport; utilisation de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de 557 millions \$
- Feuille de route claire pour réaliser les prévisions de revenus, de résultats⁽⁴⁾ et de flux de trésorerie disponibles pour l'exercice au complet, reposant sur les calendriers de livraisons d'Aviation et de Transport prévues au quatrième trimestre⁽³⁾

Tous les montants de ce communiqué de presse sont exprimés en dollars américains, à moins d'indication contraire. Les montants des tableaux sont en millions, sauf les montants par action, à moins d'indication contraire.

Montréal, 31 octobre 2019 – Bombardier (TSX: BBD.B) a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du troisième trimestre de 2019, lesquels démontrent la poursuite de ses progrès dans l'exécution de son redressement.

Parmi ses réalisations du troisième trimestre, Bombardier a obtenu la certification de Transports Canada et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) pour ses nouveaux avions *Global 5500* et *Global 6500*, et l'avion *Global 6500* a été mis en service. De plus, Bombardier Transport a réalisé des progrès continus dans ses projets en redressement, tout en accroissant la taille et la qualité de son carnet de commandes.

Les revenus consolidés de Bombardier pour le trimestre ont été de 3,7 milliards \$, une croissance interne de 8 % sur ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent s'expliquant principalement par une composition favorable des livraisons de grands avions d'affaires et par les progrès réalisés à l'égard des projets de transport sur rail. Le rythme soutenu des commandes s'est maintenu au cours du trimestre, et l'entreprise a présenté de solides carnets de commandes à la fois pour Transport et pour les avions d'affaires, lesquels totalisaient respectivement 35,1 milliards \$ et 15,3 milliards \$.

Le RAIIA ajusté et le RAI ajusté consolidés se sont établis à respectivement 255 millions \$ et 159 millions \$ pour le trimestre. La marge RAI ajustée d'Aviation a été de 6,0 %, une valeur conforme aux attentes et découlant de l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500* et de l'effet de dilution des activités liées aux avions commerciaux. La marge RAI ajustée de Transport a été de 5,1 %, reflétant une forte proportion de projets d'envergure en voie d'achèvement et des investissements planifiés dans les capacités

d'ingénierie et de fabrication annoncés plus tôt cette année. Le RAII présenté pour le trimestre s'est élevé à 143 millions \$.

L'utilisation de flux de trésorerie disponibles pour le trimestre a été de 682 millions \$, reflétant l'accélération soutenue de la cadence de production de l'avion *Global 7500* et les entrées de fonds moins élevés associés à des livraisons de trains et à des versements liés à des jalons déplacés au quatrième trimestre. L'utilisation de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles a été de 557 millions \$ pour le trimestre.

L'entreprise maintient sa prévision d'une utilisation des flux de trésorerie disponibles d'environ 500 millions \$ pour l'exercice au complet, en raison de solides flux de trésorerie saisonniers au quatrième trimestre, de l'accélération des livraisons d'avion *Global 7500* et de la libération partielle de fonds de roulement excédentaire chez Transport ⁽³⁾. Alors qu'elle relève ses défis à court terme, Bombardier est bien placée pour enregistrer en 2020 une croissance de ses résultats⁽³⁾ et générer des flux de trésorerie positifs⁽³⁾⁽⁵⁾.

« Nous continuons de progresser dans notre redressement, a dit Alain Bellemare, président et chef de la direction, Bombardier Inc. Chez Aviation, la récente certification de nos nouveaux avions *Global 5500* et *Global 6500* et les performances exceptionnelles de notre avion *Global 7500* en service mettent en lumière la force de nos activités liées aux avions d'affaires. La situation de Transport se rétablit. Nous progressons continuellement dans le cadre de nos projets en redressement, ce qui nous donne confiance en notre capacité de générer de plus solides résultats financiers. »

PRINCIPAUX RÉSULTATS

RÉSULTATS DU TRIMESTRE

Trimestres clos les 30 septembre	2019 ⁽⁶⁾	2018	Écart
Revenus	3 722 \$	3 643 \$	2 %
RAIIA ajusté	255 \$	333 \$	(23) %
Marge RIIA ajustée ⁽²⁾	6,9 %	9,1 %	(220) pdb
RAII ajusté	159 \$	271 \$	(41) %
Marge RII ajustée	4,3 %	7,4 %	(310) pdb
RAII	143 \$	267 \$	(46) %
Marge RII	3,8 %	7,3 %	(350) bps
Résultat net	(91) \$	149 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,06) \$	0,04 \$	(0,10) \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	(55) \$	167 \$	ins
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	(0,04) \$	0,04 \$	(0,08) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	125 \$	229 \$	(45) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(557) \$	(141) \$	(295) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles	(682) \$	(370) \$	(84) %
Aux	30 septembre 2019	31 décembre 2018	Écart
Sources de financement disponibles à court terme ⁽⁷⁾	3 010 \$	4 373 \$	(31) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Aviation			
Avions d'affaires	15,3 \$	14,3 \$	7 %
Autres aviation ⁽⁸⁾	2,6 \$	4,3 \$	(40) %
Transport	35,1 \$	34,5 \$	2 %

RÉSULTATS DES NEUF MOIS

Neuf mois clos les 30 septembre	2019 ⁽⁶⁾	2018	Écart
Revenus	11 552 \$	11 933 \$	(3) %
RAII	1 198 \$	659 \$	82 %
Marge RII	10,4 %	5,5 %	490 pdb
RAII ajusté	536 \$	743 \$	(28) %
Marge RII ajustée	4,6 %	6,2 %	(160) pdb
RAIIA ajusté	833 \$	934 \$	(11) %
Marge RIIA ajustée	7,2 %	7,8 %	(60) pdb
Résultat net	112 \$	263 \$	(57) %
RPA dilué (en dollars)	(0,02) \$	0,08 \$	(0,10) \$
Résultat net ajusté	(224) \$	289 \$	ins
RPA ajusté (en dollars)	(0,16) \$	0,09 \$	(0,25) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	402 \$	167 \$	141 %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(1 753) \$	(692) \$	(153) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles	(2 155) \$	(859) \$	(151) %

RÉSULTATS ET FAITS SAILLANTS SECTORIELS

À la suite de la création stratégique de Bombardier Aviation, avec prise d'effet le 1^{er} juillet 2019, Avions d'affaires, Avions commerciaux ainsi qu'Aérostructures et Services d'ingénierie sont présentés comme un seul secteur, nommément Aviation. Les données des périodes antérieures ont été retraitées afin de refléter la nouvelle structure de présentation de l'information financière. La participation de la Société dans la Société en commandite Airbus Canada (SCAC) est traitée comme une participation détenue par le siège social et n'est donc pas prise en compte dans Aviation.

Aviation

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2019 ⁽⁶⁾	2018	Écart
Revenus	1 558 \$	1 504 \$	4 %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	31	31	—
Avions commerciaux ⁽⁹⁾	6	5	1
RAIIA ajusté	154 \$	166 \$	(7) %
Marge RIIA ajustée	9,9 %	11,0 %	(110) pdb
RAII ajusté	93 \$	129 \$	(28) %
Marge RII ajustée	6,0 %	8,6 %	(260) pdb
RAII	96 \$	132 \$	(27) %
Marge RII	6,2 %	8,8 %	(260) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	87 \$	191 \$	(54) %
Aux	30 septembre 2019	31 décembre 2018	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	15,3 \$	14,3 \$	7 %
Autres aviation	2,6 \$	4,3 \$	(40) %

- Les revenus de 1,6 milliard \$ pour le trimestre reflètent une croissance interne à deux chiffres par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent (compte non tenu des cessions des activités de formation et du programme d'avion Q400 réalisées plus tôt cette année), laquelle est attribuable aux revenus tirés du programme d'avion *Global 7500*, aux revenus externes tirés d'aérostructures et aux revenus plus élevés tirés des services après-vente.
- Un total de 37 livraisons d'avions ont été effectuées au cours du trimestre, dont 6 avions *CRJ* et 31 avions d'affaires. Les revenus ont augmenté en raison surtout de la proportion favorable des ventes de grands avions d'affaires découlant de 2 livraisons d'avions *Global 7500* et de la mise en service du premier avion *Global 6500*.
- Le 24 septembre 2019, l'avion *Global 5500* et l'avion *Global 6500* ont reçu la certification de type de Transports Canada, suivie de celle de l'AESA. Mettant en valeur l'ingéniosité de l'innovation par la valeur qu'ils offrent aux clients, l'avion *Global 5500* et l'avion *Global 6500* affichent la meilleure autonomie de leur segment de marché et des coûts d'exploitation moindres.
- Compte tenu de l'accélération de la cadence des livraisons au quatrième trimestre, Aviation est en bonne voie de réaliser de 175 à 180 livraisons d'avions et des revenus d'environ 8,0 milliards \$⁽³⁾ pour l'exercice

complet. L'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500* progresse de façon constante et de 10 à 15 livraisons d'avions sont prévues au quatrième trimestre⁽³⁾.

- Le rythme soutenu des commandes d'avions d'affaires s'est maintenu au cours du trimestre, le carnet de commandes ayant conservé le premier rang de l'industrie à 15,3 milliards \$. Pour les neuf premiers mois, le carnet de commandes d'avions d'affaires a augmenté de 1,0 milliard \$.
- Pour le troisième trimestre, la marge RAII ajustée s'est établie à 6,0 % (marge RAII de 6,2 %), une valeur conforme aux attentes au vu de l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500* et de la dilution des activités liées aux avions commerciaux qui pèsent sur les marges d'Aviation. Pour la période écoulée depuis le début de l'exercice, la marge RAII ajustée s'est établie à 7,6 % (marge RAII présentée de 21,6 %), et est en bonne voie d'atteindre la prévision de 7,0 % pour l'exercice complet.⁽³⁾

Transport

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2019 ⁽⁶⁾	2018	Écart
Revenus	2 175 \$	2 140 \$	2 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	4,5 \$	1,9 \$	137 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	2,1	0,9	1,2
RAIIA ajusté ⁽¹⁰⁾	144 \$	212 \$	(32) %
Marge RAIIA ajustée ⁽¹⁰⁾	6,6 %	9,9 %	(330) pdb
RAII ajusté ⁽¹⁰⁾	110 \$	187 \$	(41) %
Marge RAII ajustée ⁽¹⁰⁾	5,1 %	8,7 %	(360) pdb
RAII ⁽¹⁰⁾	88 \$	184 \$	(52) %
Marge RAII ⁽¹⁰⁾	4,0 %	8,6 %	(460) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	48 \$	36 \$	33 %
Aux	30 septembre 2019	31 décembre 2018	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	35,1 \$	34,5 \$	2 %

- La situation de Transport se rétablit graduellement alors que ce secteur franchit les étapes clés de ses projets d'envergure en redressement.
 - Le nombre de livraisons ayant augmenté d'environ 15 % par rapport à celui du trimestre précédent, ce secteur est en position d'accélérer davantage la libération de fonds de roulement excédentaire à partir du quatrième trimestre ainsi qu'en 2020 et en 2021.⁽³⁾
 - Pour y parvenir, nous sommes en voie d'achever les tests de logiciels et l'homologation des projets au R.-U. alors que nous achevons la production en parallèle. En Suisse et en Allemagne, nous continuons d'améliorer la fiabilité en service en vue de l'acceptation par les clients des trains en exploitation.
 - À plus long terme, la récente réaffectation des ressources, les investissements visant l'augmentation des capacités, ainsi que le renforcement de l'équipe de direction soutiennent le redressement de Transport, qui peut compter sur un solide carnet de commandes et des nouvelles commandes de qualité. Nous sommes donc confiants dans les perspectives à long terme du secteur.
- Principalement tirés des services, les revenus du trimestre ont totalisé 2,2 milliards \$, en croissance de

5 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change. Transport demeure en bonne voie d'atteindre la prévision de revenus d'environ 8,75 milliards \$⁽³⁾ pour l'exercice complet, posant l'hypothèse d'un taux de change de 1,12 pour la conversion en dollar américain des montants en euro.

- La marge RAI ajustée⁽³⁾ de 5,1 % pour le trimestre est conforme à la prévision d'environ 5,0 % pour l'exercice complet, en raison d'une forte proportion de projets d'envergure en voie d'achèvement, et tient compte des coûts associés aux investissements planifiés dans les capacités d'ingénierie et de fabrication annoncés plus tôt cette année. La marge RAI présentée pour le trimestre s'est établie à 4,0 %.
- Le carnet de commandes a atteint 35,1 milliards \$ au cours du trimestre, soutenu par un volume de nouvelles commandes totalisant 4,5 milliards \$, générant un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 2,1. Pour les neuf premiers mois de l'exercice, Transport a reçu de nouvelles commandes d'un total de 8,1 milliards \$, qui constituent une solide proportion de projets à niveau élevé de réutilisation, de services et de commandes de signalisation, ainsi que d'importantes commandes fermes. L'amélioration de la composition du carnet de commandes grâce au remplacement des projets en redressement par des projets à plus faible risque s'avère essentielle pour renouer avec une performance financière plus robuste.
 - Mettant en lumière l'activité du trimestre sur le plan des commandes, Transport fait partie d'un consortium ayant remporté un contrat visant la fourniture et l'exploitation de deux lignes de monorail au Caire, en Égypte. La part du contrat de Transport est évaluée à 2,64 milliards \$, et lui permettra de tirer parti de sa plateforme de monorail *INNOVIA* au moyen d'une offre intégrée de solutions de matériel roulant et de systèmes, de signalisation et de services. Ce projet réutilise la plateforme en service depuis 2014 à São Paulo, au Brésil, et en construction à Bangkok, en Thaïlande, et à Wuhu, en Chine.

À propos de Bombardier

Avec plus de 68 000 employés, Bombardier est un leader mondial de l'industrie du transport, créant des avions et des trains novateurs qui changent la donne sur leur marché. Nos produits et nos services offrent des expériences de transport de calibre international qui établissent de nouvelles normes en matière de confort des passagers, d'efficacité énergétique, de fiabilité et de sécurité.

Avec son siège social situé à Montréal, au Canada, Bombardier possède des installations de production et d'ingénierie dans 28 pays ainsi qu'un vaste portefeuille de produits et services pour les marchés de l'aviation d'affaires, de l'aviation commerciale et du transport sur rail. Les actions de Bombardier se négocient à la Bourse de Toronto (BBD). Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, nos revenus ont été de 16,2 milliards \$ US. Bombardier fait partie des 100 entreprises les plus durables au monde de l'indice Global 100 de 2019. Vous trouverez nouvelles et information à l'adresse bombardier.com ou en nous suivant sur Twitter : [@Bombardier](https://twitter.com/Bombardier).

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ900, Global, Global 5500, Global 6500, Global 7500, Innovia et Learjet sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Pour information

Jessica McDonald
Conseillère,
Relations avec les médias et affaires publiques
Bombardier Inc.
+514 861 9481

Patrick Ghoche
Vice-président, Stratégie d'entreprise et Relations
avec les investisseurs
Bombardier Inc.
+514 861 5727

Le rapport de gestion et les états financiers intermédiaires consolidés sont disponibles à l'adresse ri.bombardier.com.

ins : information non significative

pdb : point de base

(1) Compte non tenu des cessions et de l'incidence de la conversion des devises.

(2) Mesures financières non conformes aux PCGR. Voir la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR ci-dessous pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

(3) Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs à la fin de ce communiqué de presse ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 de la Société pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

(4) Définis comme le RAIIA ajusté et le RAII ajusté.

(5) L'objectif en matière de flux de trésorerie disponibles pour 2020 ne tient pas compte des flux de trésorerie provenant du programme d'avions *CRJ*, ni des paiements liés aux passifs conservés de *CRJ*, tels que les garanties de crédit et les garanties de valeur résiduelle.

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

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

(8) Y compris 32 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 30 septembre 2019 et 45 commandes fermes et 4 options d'achat d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2018.

(9) Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs des services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited). Deux livraisons d'avions Q Series sont comprises dans le nombre d'avions livrés au cours du trimestre correspondant de 2018.

(10) Compte tenu de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 20 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 (22 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2018).

MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

Mesures financières non conformes aux PCGR	
RAII ajusté	RAII excluant les éléments spéciaux. Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs des états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA ajusté	RAII ajusté, y compris l'amortissement et les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite, de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation des provisions et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas de sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. D'autres entités de notre industrie peuvent définir les mesures susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités à notre rendement selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire.

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

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

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

- RAII ajusté et RAII – se reporter aux tableaux Résultats opérationnels des secteurs isolables et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour le trimestre clos le 30 septembre 2019.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	(1) 2018	2019	(1) 2018
Revenus				
Aviation	1 558 \$	1 504 \$	5 088 \$	5 182 \$
Transport	2 175	2 140	6 476	6 754
Siège social et Autres	(11)	(1)	(12)	(3)
	3 722 \$	3 643 \$	11 552 \$	11 933 \$
RAII ajusté				
Aviation	93 \$	129 \$	388 \$	288 \$
Transport	110	187	304	583
Siège social et Autres ⁽²⁾	(44)	(45)	(156)	(128)
	159 \$	271 \$	536 \$	743 \$
Éléments spéciaux				
Aviation	(3) \$	(3) \$	(712) \$	35 \$
Transport	22	3	46	45
Siège social et Autres	(3)	4	4	4
	16 \$	4 \$	(662) \$	84 \$
RAII				
Aviation	96 \$	132 \$	1 100 \$	253 \$
Transport	88	184	258	538
Siège social et Autres ⁽²⁾	(41)	(49)	(160)	(132)
	143 \$	267 \$	1 198 \$	659 \$

Rapprochement du RIIA ajusté et du RII

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	2019	2018
RAII	143 \$	267 \$	1 198 \$	659 \$
Amortissement	96	62	293	188
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	—	—	(4)	11
Éléments spéciaux compte non tenu des charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	16	4	(654)	76
RAIIA ajusté	255 \$	333 \$	833 \$	934 \$

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

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Voir la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 pour des détails sur les éléments spéciaux.

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

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2019		2018	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(91) \$		149 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	16	0,01 \$	4	0,00 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	4	0,00	5	0,00
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	18	0,01	16	0,00
Intérêt lié à un litige fiscal ⁽¹⁾	—	—	(4)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(2)	0,00	(3)	0,00
Résultat net ajusté	(55)		167	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(48)		(38)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	—		(7)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	—		(13)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(103) \$		109 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 386 781		2 624 943	
RPA ajusté (en dollars)	(0,04) \$		0,04 \$	

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

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2019		2018	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	112 \$		263 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	(662)	(0,28) \$	84	0,03 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	(46)	(0,02)	(31)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	51	0,02	50	0,02
Intérêt lié à un litige fiscal ⁽¹⁾	—	—	(4)	0,00
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	84	0,04	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	237	0,10	(73)	(0,03)
Résultat net ajusté	(224)		289	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(139)		(46)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(14)		(21)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	—		(6)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(377) \$		216 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 379 795		2 503 332	
RPA ajusté (en dollars)	(0,16) \$		0,09 \$	

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

	Trimestres clos les 30 septembre	
	2019	2018
RPA dilué	(0,06) \$	0,04 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,02	—
RPA ajusté	(0,04) \$	0,04 \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 pour des détails sur les éléments spéciaux.

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

	Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018
RPA dilué	(0,02) \$	0,08 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,14)	0,01
RPA ajusté	(0,16) \$	0,09 \$

Rapprochement de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	2019	2018
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(557) \$	(141) \$	(1 753) \$	(692) \$
Produits nets des immobilisations corporelles et incorporelles	(125)	(229)	(402)	(167)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles	(682) \$	(370) \$	(2 155) \$	(859) \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 pour des détails sur les éléments spéciaux.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les attentes et les prévisions de la Société à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies de la Société, sa situation financière, sa position sur le marché, ses capacités, sa position en regard de la concurrence, ses cotes de crédit, ses croyances, ses perspectives, ses plans, ses attentes, ses anticipations, ses estimations et ses intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; la position de la Société en regard de la concurrence; les attentes à l'égard de la résorption du fonds de roulement relativement aux projets de Transport en voie d'achèvement; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur l'entreprise et ses activités; la robustesse de la structure du capital de la Société et de son bilan, sa solvabilité, ses liquidités et sources de financement disponibles, ses besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d'améliorations visant la productivité et les gains d'efficacité opérationnelle et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières sous-jacents au plan de transformation de la Société ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en œuvre, notamment la transition de l'entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de rachat de la dette; les attentes à l'égard du rachat en temps opportun de l'investissement de la Caisse dans BT Holdco; les intentions et les objectifs à l'égard des programmes de la Société, de ses actifs et de ses activités; la cession éventuelle des activités de la Société à Belfast et au Maroc, les avantages prévus de toute cession ou de toute autre transaction en découlant et leur incidence prévue sur les activités, l'infrastructure, les possibilités, la situation financière, le plan d'affaires et la stratégie globale de la Société; le financement et les liquidités de la Société en commandite Airbus Canada (SCAC); et l'incidence prévue et les avantages escomptés du partenariat de la Société avec Airbus et de son investissement dans SCAC. En ce qui concerne la vente du programme d'avions CRJ (la transaction en cours), le présent communiqué de presse comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit devant en découler et à l'utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que la Société prévoit en retirer et à leur incidence prévue sur ses prévisions et objectifs; et au fait que la clôture de ces transactions sera conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles repose le présent communiqué de presse en lien avec la cession éventuelle des activités de la Société à Belfast et au Maroc comprennent les hypothèses importantes suivantes : la détermination et la réalisation réussie d'au moins une transaction de cession ou de toute autre transaction en découlant selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial et la réalisation des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent communiqué de presse en lien avec la transaction en cours dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de ces actions stratégiques et de la transaction selon l'échéancier prévu, y compris l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent communiqué de presse, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs; notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), aux risques opérationnels (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons ou sur revenus et au carnet de commandes; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets, y compris les problèmes liés à certains projets existants de Transport et à la libération de fonds de roulement connexe; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; aux risques liés à la capacité de la Société de mettre en œuvre et de réaliser avec succès sa stratégie, son plan de transformation, ses améliorations visant la productivité, ses gains d'efficacité et ses initiatives de restructuration, incluant la création de Bombardier Aviation; aux partenaires commerciaux; aux risques liés au partenariat de la Société avec Airbus et à son investissement dans SCAC; aux risques liés à la capacité de la Société de poursuivre la mise en œuvre de son plan de financement de SCAC et de financer, au besoin, les besoins en trésorerie; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à la dépendance de la Société à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques et à leur protection; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion du rapport financier de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

En ce qui concerne la cession éventuelle des activités de la Société à Belfast et au Maroc dont il est question dans les présentes, certains facteurs qui peuvent faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter, l'incapacité de repérer et de réaliser une cession ou toute autre transaction en découlant selon l'échéancier prévu et selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial ou pas du tout; la non-réalisation de la totalité ou d'une partie des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu, ou l'incapacité de réaliser ces avantages; et les coûts et charges connexes qui pourraient être engagés; et les incidences défavorables de l'annonce ou de l'imminence d'une telle cession ou de toute autre transaction. En ce qui concerne la transaction en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles-ci ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation de la transaction ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les transactions, et le fait que la Société n'ait pas accès aux fonds ou avantages connexes selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu et les économies découlant de pareilles actions stratégiques et de la transaction, selon le cas, pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Par conséquent, rien ne garantit qu'une cession liée aux activités de la Société à Belfast et au Maroc, ou que la transaction en cours sera réalisée ou aura lieu, à quel moment elle le sera ou si elle sera conclue avec succès, ni le montant ou l'emploi du produit en découlant, ou que les avantages prévus seront réalisés en tout ou en partie. Rien ne garantit également que l'investissement dans BT Holdco sera racheté, sous quelque forme ou à quelque moment que ce soit. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion du rapport financier de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que la Société ne connaît pas ou qu'elle considère comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent communiqué de presse et

pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué de presse sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.