

A Bombardier CS100 aircraft is shown in flight, banking upwards against a backdrop of a blue sky with scattered white clouds. The aircraft is white with a blue and grey patterned tail section. The text "BOMBARDIER CSERIES" is visible on the side of the fuselage, and "CS100" is prominently displayed on the tail.

# EN ROUTE VERS DEMAIN

A Bombardier Zefiro high-speed train is shown in motion, with a blurred background of a city skyline. The train is white with a blue and red stripe. The word "ZEFIRO" is visible on the side of the train.

**RAPPORT ANNUEL**  
EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012

**BOMBARDIER**  
l'évolution de la mobilité

# NOUS SOMMES BOMBARDIER

Nous regardons loin devant, pour voir et façonner l'avenir de la mobilité. Notre objectif est de toujours trouver de meilleures façons de raccourcir les distances et de permettre aux gens de se retrouver. De ville en ville, entre pays, à l'échelle mondiale. C'est notre passion.

Seul constructeur au monde d'avions et de trains, nous avons bâti un portefeuille complet et diversifié de solutions de mobilité gagnantes. Partout où les gens se déplacent, que ce soit sur terre ou dans le ciel, il y a un produit Bombardier pour les transporter. De nos biréacteurs d'affaires ou nos avions commerciaux, définissant les normes de leur catégorie et conçus pour relever les défis d'aujourd'hui, à nos élégants trains à grande vitesse ou nos systèmes de transport en commun plus intelligents que jamais.

Pourtant, nos produits et services ne suffisent pas à faire de nous un chef de file mondial. Notre plus important facteur de réussite est notre personnel. Chacun de nos 71 700 employés. Ensemble, nous avons un seul et unique objectif : faire progresser la mobilité en relevant le défi de la rendre plus efficace, plus durable et plus attrayante que jamais.

Pour nous, c'est L'évolution de la mobilité.

Tous les montants dans ce rapport annuel sont en dollars américains, à moins d'indication contraire.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>2</b>	Faits saillants 2012	<b>30</b>	Rapport de gestion	<b>201</b>	Conseil d'administration, Comités du conseil et Direction de la Société
<b>4</b>	Message aux actionnaires	<b>131</b>	États financiers consolidés	<b>202</b>	Renseignements à l'intention des investisseurs
<b>26</b>	Conseil d'administration	<b>200</b>	Principales places d'affaires		
<b>28</b>	Fondation J. Armand Bombardier				



**PAS À PAS.  
KILOMÈTRE APRÈS KILOMÈTRE.  
DE VILLE EN VILLE.  
D'UN PAYS À L'AUTRE.**

**NOUS PRENONS LES DEVANTS  
ET NOUS REPOUSSONS  
LES LIMITES AVEC LES SOLUTIONS  
DE MOBILITÉ DE DEMAIN.**



# FAITS SAILLANTS 2012

## JANVIER

- L'année commence par une commande d'un maximum de 10 avions *CSeries* passée par PrivatAir de Genève. Ce fournisseur de services complets à des sociétés aériennes partenaires exploitera des avions *CS100* configurés entièrement en classe affaires.



- Compagnies des transports en commun de Bâle (BVB) signe un contrat pour la livraison d'un maximum de 60 tramways *FLEXITY*, le plus important de son histoire.

## FÉVRIER

- Garuda Indonesia devient le client de lancement de notre avion *CRJ1000 NextGen* dans la région Asie-Pacifique, avec une commande d'un maximum de 24 biréacteurs régionaux.

## MARS



- En Pologne, EuroLOT S.A. choisit de renouveler sa flotte et d'étendre son réseau en commandant un maximum de 20 avions *Q400 NextGen*.

- Le poste de pilotage *Bombardier Vision*, premier de l'industrie à se caractériser par un système d'imagerie de vision artificielle combiné à un système d'affichage tête haute, est mis en service selon l'échéancier prévu.
- Nous consolidons notre position de chef de file mondial en solutions de traction en remportant en Chine l'un des plus grands appels d'offres pour des systèmes de propulsion. Grâce à notre coentreprise chinoise, nous fournirons notre matériel de propulsion et de contrôle *MITRAC* pour les nouvelles voitures destinées à la plus longue ligne du métro de Beijing.

## AVRIL

- Nous inaugurons notre site de fabrication de monorails de Hortolândia, au Brésil, où nous construirons les voitures de prochaine génération du système de monorail *INNOVIA 300* pour le prolongement du métro de São Paulo.

## MAI



- Nous signons un contrat pour la création d'un circuit d'autobus électrique à Braunschweig, en Allemagne, grâce à notre solution de mobilité électrique sans fil et sans émissions *PRIMOVE*.

- En aviation d'affaires, nous redéfinissons le paysage des biréacteurs légers en lançant les avions *Learjet 70* et *Learjet 75* au Salon annuel de l'aviation d'affaires européenne (EBACE) à Genève.

## JUIN



- Une commande d'un maximum de 275 biréacteurs *Challenger* de la société NetJets, chef de file mondial de l'aviation privée, est alors la plus importante vente d'avions d'affaires de notre histoire. En 2011, NetJets a passé une commande d'un maximum de 120 biréacteurs d'affaires *Global*.
- Nous sélectionnons la zone franche *Midparc Casablanca Free Zone* pour nos installations manufacturières aéronautiques au Maroc. La production dans des installations de transition a commencé début 2013.
- Notre groupe Transport signe des contrats phares pour fournir à la ville de San Francisco (BART) 410 voitures de métro qui constitueront le «parc de l'avenir», et à la ville de New York 300 voitures de métro ultramodernes.
- La construction de notre centre technique pour bogies débute à Siegen, en Allemagne, où des ingénieurs perfectionneront notre gamme *FLEXX*.

## AOÛT

- Le transporteur aérien canadien WestJet confirme sa commande d'un maximum de 45 avions *Q400 NextGen* polyvalents.

## SEPTEMBRE



- Nous présentons à InnoTrans, le plus important salon du rail au monde, plus de 20 innovations pour des solutions de transport intelligentes, durables et intégrées. Nous lançons notamment notre technologie multimoteur diesel-électrique révolutionnaire pour locomotives.
- Nous signons des contrats avec Talgo SA pour le développement, la fourniture et la maintenance de

composants pour 36 trains à très grande vitesse en Arabie saoudite.

## NOVEMBRE

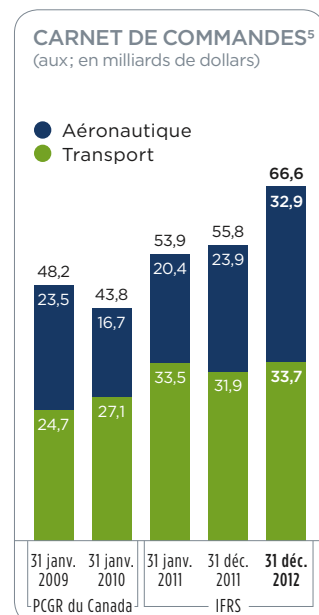
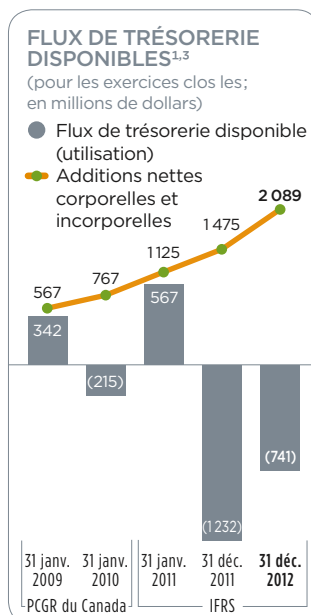
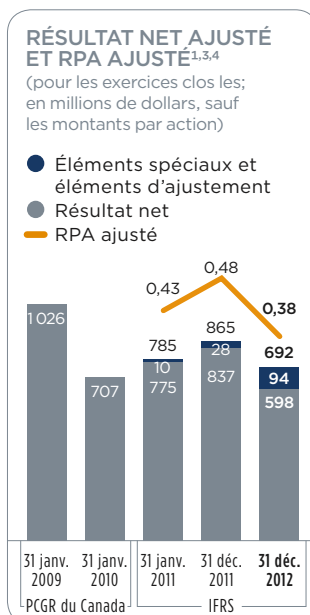
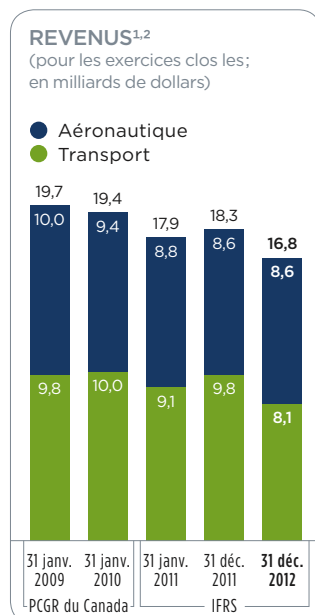
- Nous établissons un nouveau record avec la plus importante vente d'avions d'affaires de notre histoire. VistaJet, société aérienne suisse de luxe, commande jusqu'à 142 avions d'affaires *Global*.
- Nous sommes sélectionnés pour concevoir et produire un système de navettes automatisé *INNOVIA APM 300* pour l'aéroport international de Dubaï.



- La société américaine Delta Air Lines commande un maximum de 70 biréacteurs régionaux *CRJ900 NextGen* pour ses transporteurs Delta Connection.
- Au Canada, Metrolinx/GO Transit exerce ses options pour proroger jusqu'en 2023 deux contrats d'exploitation et d'entretien de son réseau de trains de banlieue qui dessert la ville de Toronto et sa banlieue.
- Nous renforçons notre relation de longue date avec Shanghai Shentong Metro Group en concluant une alliance stratégique pour réparer et entretenir des véhicules de transport en commun urbain en Chine.

## DÉCEMBRE

- Deux transporteurs aériens, un dans les Amériques et l'autre en Europe du Nord, commandent un maximum de 50 avions *C-Series*. Les commandes et engagements portant sur les avions *C-Series* totalisent maintenant 382 avions provenant de 14 clients.



1 Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de Aéronautique et 12 mois de résultats de Transport.

2 Certains totaux diffèrent en raison de l'arrondissement.

3 Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion pour la définition de ces indicateurs. Se reporter aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement du rapport de gestion pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

4 Les mesures du RPA ajusté et résultat net ajusté ne sont pas disponibles pour les exercices clos les 31 janvier 2010 et 2009.

5 Les carnets de commandes totaux aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 31 janvier 2011 incluent le carnet de commandes de Aéronautique pour les ententes de maintenance et de soutien en pièces de rechange à long terme.

.....

MESSAGE AUX ACTIONNAIRES

**S'ENGAGER DANS L'AVENIR**

.....

BOMBARDIER VIT UNE PÉRIODE PALPITANTE.  
NOUS NOUS ENGAGEONS DANS  
L'AVENIR AVEC D'IMPORTANTES PRODUITS  
RÉVOLUTIONNAIRES ET ÉTENDONS NOTRE  
PRÉSENCE SUR DES MARCHÉS CLÉS  
EN EXPANSION. NOTRE VISION ET NOS  
INVESTISSEMENTS DES DERNIÈRES ANNÉES  
SONT SUR LE POINT DE GÉNÉRER UNE  
CROISSANCE DE PLUSIEURS ANNÉES.

**PIERRE BEAUDOIN**  
**PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION**



### **CHERS ACTIONNAIRES**

Bombardier change. Nos nouveaux avions et nos nouveaux trains vont transformer notre entreprise et faire évoluer la mobilité durable. En outre, notre portefeuille de produits en service gagne encore du terrain. Tout cela est possible grâce à la clarté de notre objectif : répondre aux besoins croissants de mobilité des 600 plus grandes villes du monde et de leurs banlieues.

Notre croissance, comme celle de nombreuses autres entreprises, a été ralentie par l'anémie tenace de l'économie mondiale. Toutefois, loin de nous laisser dérouter, nous tirons avantage de cette période en nous implantant dans des pays clés et en investissant dans des produits et des services au fort potentiel de croissance.

Nous avons prouvé notre capacité de cerner les besoins et les tendances en mobilité et d'y répondre rapidement, de même que notre aptitude à nous implanter solidement, un après l'autre, dans des créneaux dont nous avons une connaissance approfondie des risques et des occasions. La solidité de nos segments de marché est incontestable et l'urbanisation croissante, à l'échelle mondiale, assure à elle seule leur croissance à long terme.

### **GAGNER EN SOUPLESSE DANS UNE ÉCONOMIE INSTABLE**

L'incertitude accrue et les risques macroéconomiques font partie de la réalité quotidienne. La performance des économies américaine, européenne et même asiatique est en deçà des attentes. Nous suivons ces tendances de près, et nous nous adaptons sans tarder à cette réalité économique en évolution.

Quand je rencontre des employés, nous cherchons constamment des moyens de travailler plus intelligemment et de façon plus efficace. Sans relâche, nous remettons en question nos hypothèses. Nous ne tournons jamais le dos aux défis. Nous prenons des mesures décisives pour ajuster notre structure de coûts, atténuer nos risques à court terme et gagner en souplesse.

Le site de production de notre nouveau biréacteur commercial à fuselage étroit *CSeries* illustre bien cette

approche. À l'origine, nous avions l'intention de construire un site autonome. En nous interrogeant sur notre approche, en utilisant les outils et processus du Système atteindre l'excellence, nous avons décidé de combiner nos sites de production d'avions *CRJ* et *CSeries* et d'agrandir notre site de Mirabel.

En Europe, notre groupe Transport a entrepris de réduire sa structure et d'adapter sa capacité de production pour demeurer à l'avant-garde de ce marché clé. En 2012, nous avons aussi lancé des initiatives pour réduire les coûts indirects dans l'ensemble de l'entreprise. Toujours dans le but de limiter nos coûts, nous incitons nos fournisseurs à développer des chaînes d'approvisionnement à prix compétitifs sur des marchés à forte croissance.

Nous sommes aussi prudents dans nos décisions d'investissement additionnel. J'estime que l'expansion mondiale constante de notre service à la clientèle et de notre réseau de centres de soutien pour l'aéronautique est un investissement prioritaire. Tout comme notre offre de services dans le secteur ferroviaire qui croît rapidement afin de suivre les tendances de l'industrie, notamment celle de la sous-traitance de l'entretien. Les services offrent un rendement intéressant et c'est notre secteur d'activité le plus résistant aux cycles économiques.

### **RÉSOLUMENT AXÉS SUR L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ**

Les produits que nous fabriquons sont à la fois gros, complexes et à la fine pointe de la technologie, et ils sont des catalyseurs essentiels de prospérité urbaine. Il faut plusieurs années pour concevoir et construire un nouvel avion ou un nouveau train, mais leur cycle de vie de 20 à 30 ans assure un flux soutenu de revenus en croissance.

Je suis encore enthousiaste quand plusieurs années d'efforts soutenus culminent avec la sortie d'usine d'un avion, d'un métro, d'un monorail ou d'un train à grande vitesse de calibre international. Cet enthousiasme, je l'ai ressenti en septembre, quand je suis monté dans un train à très grande vitesse *ZEFIRO* 380 lors de ses essais de certification en Chine, et à nouveau en octobre, à Mirabel, en voyant le premier véhicule d'essai en vol *CSeries* prendre forme.

# « NOUS TRANSFORMONS LA FAÇON DONT DES MILLIERS DE GENS SE DÉPLACENT CHAQUE JOUR. »

À ces deux occasions, l'avenir était là, concret et palpable. En 2013, l'avion *CSeries* doit effectuer son vol inaugural, et le train *ZEFIRO 380* sera à l'aube de transporter ses premiers passagers.

Ces produits phares démontrent de façon tangible que nous créons de meilleurs moyens de faire avancer le monde. Comment nous transformons la façon dont des milliers de gens se déplacent chaque jour. De nos biréacteurs régionaux *CRJ* plus grands et plus efficaces à nos trains de banlieue futuristes de la région Île-de-France, nous continuons à changer le visage de la mobilité.

Les pays en rapide croissance investissent pour se doter d'infrastructures de mobilité. Les économies développées dépensent pour réparer et moderniser leurs réseaux. Notre portefeuille de solutions exceptionnelles répond à ces besoins et demandes à long terme.

## DES PROGRÈS RÉELS DANS LE SECTEUR DU RAIL

Les cycles économiques ont une incidence limitée sur le secteur ferroviaire, dont nous sommes un chef de file mondial. Nos capacités technologiques et notre carnet de commandes sont inégalés, tout comme l'est notre capacité d'offrir des solutions intégrées de mobilité interconnectée pour des villes tournées vers l'avenir. Présents en Amérique du Nord, en Europe, en Asie-Pacifique et en Amérique du Sud, nous sommes très bien placés pour remporter plusieurs des grands appels d'offres qui s'annoncent dans le monde.

Nos élégants tramways à plancher bas continuent d'être très en demande, tant sur les marchés matures que sur les marchés en croissance. À la suite d'un nouvel accord conclu avec le ministère des Chemins de fer chinois, nos trains à grande vitesse sont confirmés pour l'une des plus importantes économies du monde. Nous avons conclu des contrats révolutionnaires au Moyen-Orient et au Brésil, et nous avons obtenu d'importantes commandes sur nos marchés traditionnels, comme les États-Unis.

Parmi nos innovations les plus récentes, citons nos locomotives multimoteurs à grande efficacité énergétique et nos solutions de mobilité électriques sans émissions.

La technologie n'est cependant pas notre seul atout. Nous nous servons aussi de nos solutions pour conclure des partenariats locaux et gagner du terrain sur les marchés en croissance rapide. Nous avons par exemple renforcé notre position en Chine en formant une coentreprise avec Shanghai Shentong Metro Group. Ensemble, nous créerons le centre de réparation et de modernisation de métros le plus évolué du pays.

## EXPLOITER LES CATALYSEURS DE LA CROISSANCE EN AÉRONAUTIQUE

Dans le secteur aéronautique, nos perspectives à long terme et notre position sont solides. Nous sommes le chef de file indiscutable en aviation d'affaires, avec le portefeuille le plus complet. Ces deux dernières années, nous avons remporté les trois plus grandes commandes d'avions d'affaires de notre histoire. En 2012, nous avons conquis une part estimée à 65 % de toutes les commandes d'avions d'affaires, en excluant les très légers et les grandes navettes d'entreprise. Investir dans nos populaires plateformes *Learjet* et *Global* renforceront ce leadership.

De plus, nous avons le plus large portefeuille d'avions commerciaux sur le marché des appareils de 20 à 149 places. Nos biréacteurs de plus grande taille, les avions *CSeries*, contribueront pendant de nombreuses années à une période de solide croissance en aviation commerciale. Notre segment des services à valeur ajoutée, qui représente 20 % de nos revenus de 2012, continue de prendre de l'altitude.

Des initiatives stratégiques d'accroissement de notre réseau commercial portent déjà leurs fruits pour nos avions régionaux. De par le monde, elles dynamisent la vente de nos biréacteurs régionaux *CRJ NextGen* et de nos turbopropulseurs *Q400 NextGen*. Elles nous préparent également à mieux tirer parti de la formidable occasion offerte par les avions *CSeries*.

Au cours des cinq prochaines années, sept nouveaux avions d'affaires et avions commerciaux, dont deux avions représentant des plateformes de conception entièrement nouvelle, devraient être mis en service. Ces catalyseurs de croissance devraient générer au fil du temps de 8 à 12 milliards \$ de revenus annuels additionnels.



## AU DIAPASON DE LA RÉALITÉ MONDIALE

Les lieux où nous nous décidons d'avoir des installations sont stratégiques. Notre diversification géographique et notre présence croissante dans les pays en plein essor témoignent du déplacement du centre de gravité économique mondial. Ce changement de réalité mondiale est aussi démontré par nos multiples perspectives attrayantes au Brésil, en Russie, en Inde et en Chine. Nous voulons rapidement devenir un acteur local qui génère de la valeur pour l'économie locale. Nous pouvons ainsi être concurrentiels, de façon pleine et efficace, sur les marchés en croissance.

Nous sommes de plus en plus présents en Chine, deuxième économie du monde. Notre site de production de monorails au Brésil consolide nos racines sur le marché ferroviaire de ce pays en rapide mutation. Nos nouvelles installations de fabrication au Maroc nous doteront de capacités de sous-assemblage additionnelles et nous rapprocheront du marché européen. Les succès que connaissent nos métros en Asie font de Bombardier un acteur incontournable sur ces marchés en croissance.

Même nos produits reflètent la transformation de la réalité économique mondiale. Nos avions *CSeries* sont tout à fait indiqués pour des températures élevées ou une haute altitude, conditions que l'on retrouve dans plusieurs économies en plein essor. De plus, des villes comme São Paulo, au Brésil, choisissent notre monorail *INNOVIA 300* à haute capacité, dont la mise en service est moins coûteuse et plus rapide que celle du métro, pour répondre à l'augmentation du nombre de passagers.

## DE GRANDES IDÉES ET DE GRANDES RÉALISATIONS

Depuis 2012, nous avons une nouvelle promesse, L'évolution de la mobilité, et j'ai été témoin dans le monde entier de l'adhésion de nos employés à celle-ci. Cette promesse nous va comme un gant. Notre culture dynamique attire des gens aimant relever de grands défis et gagner. Ensemble, nous carburons à sortir des sentiers battus.

Dans nos 80 sites d'ingénierie et de production, à l'échelle mondiale, nous mettons en œuvre une vision de solutions de mobilité à l'ingénierie exceptionnelle. Chaque jour chez Bombardier, des gens de cultures différentes unissent leurs talents pour produire le meilleur.

Je remercie nos employés de ne jamais se contenter de faire «juste le nécessaire». En 2012, leur ingéniosité et leur esprit d'initiative ont été à la base de chacune de nos réalisations.

Si je passe en revue l'année dernière, nous avons de nombreuses raisons d'être fiers. Notre premier sondage sur l'engagement des employés réalisé en même temps dans toute l'entreprise a donné des résultats élevés, à la

fois pour l'engagement et l'habilitation, deux dimensions indispensables à leur efficacité. Nous avons surpassé les normes du secteur manufacturier en ces matières. Nous sommes manifestement sur la bonne voie.

Les investisseurs de Bombardier comprennent la nature à long terme de nos activités, et je tiens à vous remercier d'avoir choisi de nous accompagner. Je tiens également à vous dire que se profilent à l'horizon les fruits de votre patience.

J'aimerais remercier aussi notre conseil d'administration pour sa gouvernance et sa surveillance, exercées avec rigueur. Un merci tout particulier à Jean-Pierre Rosso pour son apport inestimable au cours de ses sept années, notamment à titre de président du comité de la gouvernance et des nominations et de membre du comité de vérification. Jean-Pierre partira à la retraite en mai après la prochaine assemblée des actionnaires.

En 2012, nous avons accueilli avec grand plaisir deux nouveaux membres: Sheila Fraser, ancienne vérificatrice générale du Canada pendant une décennie, et Joanne Bissonnette, petite-fille du fondateur de Bombardier, J. Armand Bombardier.

## EN ROUTE VERS DEMAIN AVEC CONFIANCE

Chez Bombardier, nous progressons en continuant d'axer nos efforts sur la gestion des risques à court terme et l'instauration d'une croissance durable à long terme.

Selon moi, cette croissance repose sur trois grands facteurs. Premièrement, nous avons une gamme exceptionnelle de produits et services, illustrée par notre carnet de commandes record. Cette gamme sera bientôt enrichie par plusieurs produits novateurs qui sortiront de nos installations. Deuxièmement, nous sommes de plus en plus présents dans les pays dont la croissance est la plus rapide. Enfin, renforcer la satisfaction de la clientèle par une exécution impeccable de chaque commande est notre troisième facteur crucial de croissance.

Personnellement, je suis confiant et stimulé par la façon dont nous allons de l'avant : pas à pas, kilomètre après kilomètre, de ville en ville, d'un pays à l'autre. Essentiellement, c'est avoir une compréhension approfondie des besoins en mobilité de demain. Cette compréhension est au cœur de notre évolution, en tant que chef de file mondial de la mobilité.



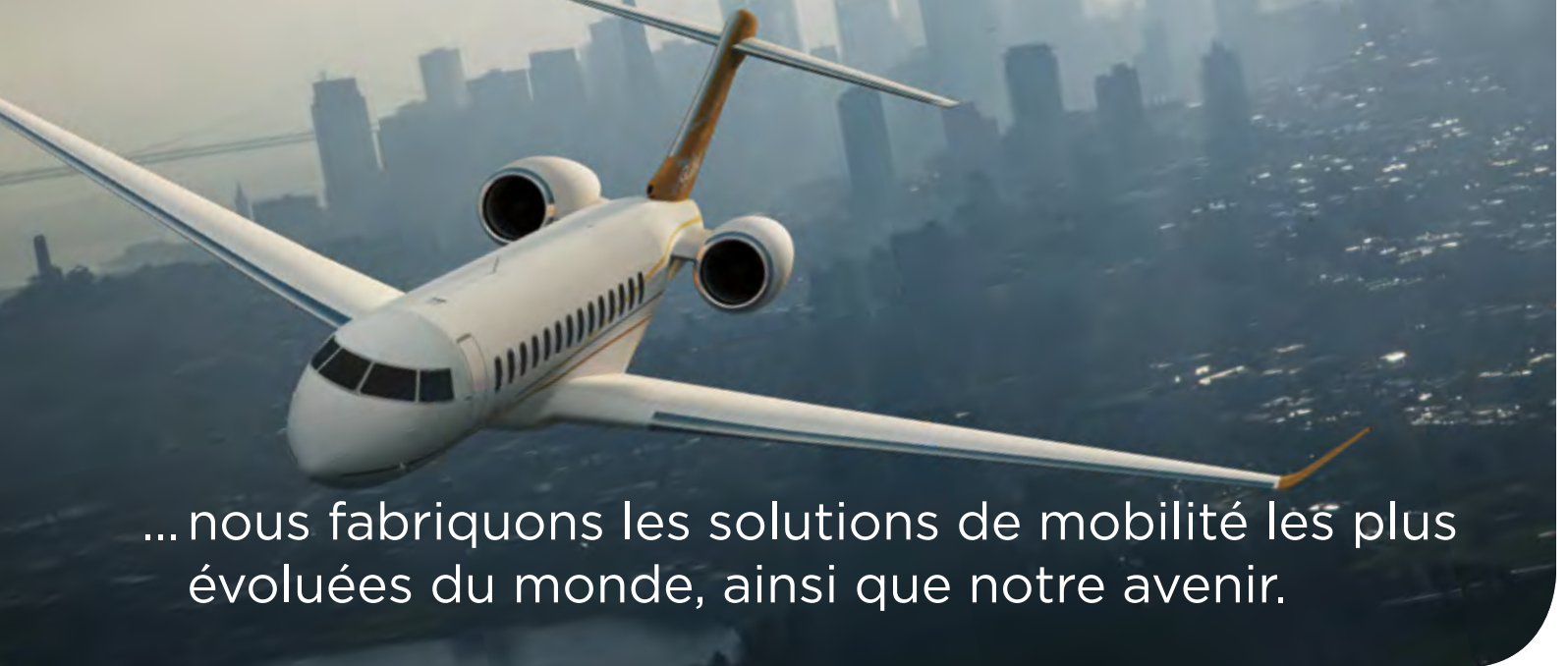
Pierre Beaudoin  
Président et chef de la direction  
Bombardier Inc.

**PAS À PAS...**

**KILOMÈTRE APRÈS  
KILOMÈTRE...**

**D'UN PAYS À L'AUTRE...**





... nous fabriquons les solutions de mobilité les plus évoluées du monde, ainsi que notre avenir.



... les clients gagnent du terrain par notre engagement en matière d'excellence.



... nous nous positionnons pour répondre aux besoins de mobilité locaux.



.....

AÉRONAUTIQUE

# PRÊTS À DÉCOLLER, PRÊTS À GRANDIR

.....

## PAS À PAS...

nous renforçons notre leadership en façonnant l'avenir de l'aviation d'affaires et de l'aviation commerciale.



### 2012 Première livraison

Poste de pilotage  
*Bombardier Vision*  
pour avions d'affaires



### 2013 Première livraison

Avions d'affaires  
*Learjet 70*  
*Learjet 75*



### 2014 Première livraison

Avions commerciaux  
*CS100, CS300*  
Avion d'affaires  
*Learjet 85*



### 2016 Première livraison

Avion d'affaires  
*Global 7000*



### 2017 Première livraison

Avion d'affaires  
*Global 8000*

## D'UN PAYS À L'AUTRE...

nous étendons notre présence pour répondre aux réalités d'un marché mondial en évolution.



Élargir notre réseau en y ajoutant neuf centres de service et d'entretien nous permet de mieux soutenir notre flotte mondiale en croissance.



Renforcer notre chaîne d'approvisionnement mondiale comprend la création d'installations de fabrication sur des marchés comme le Maroc et le Mexique.



Renforcer notre présence au Mexique nous permet de tirer parti d'une expertise complémentaire, de nous enraciner localement et d'exploiter des synergies.



## KILOMÈTRE APRÈS KILOMÈTRE...

nous faisons passer nos clients d'abord en leur offrant des services et des produits intégrés.



### LE BITURBOPROPULSEUR Q400 CONTINUE DE PRENDRE DE L'ALTITUDE

En 2012, le transporteur WestJet, de l'Alberta, au Canada, devient le 40<sup>e</sup> exploitant du monde à choisir nos avions de ligne turbopropulsés polyvalents Q400, avec une commande d'un maximum de 45 avions Q400 NextGen. Sa nouvelle compagnie aérienne régionale, WestJet Encore, commencera à offrir des vols en 2013. Reconnu pour ses coûts d'exploitation avantageux, sa vitesse, son confort et son rendement écologique, l'avion Q400 NextGen procure à WestJet la souplesse requise pour assurer aussi bien de courts vols que de longs vols, pour lesquels il peut remplacer des biréacteurs.



### ÉCRIRE UNE PAGE D'HISTOIRE DE L'AVIATION D'AFFAIRES

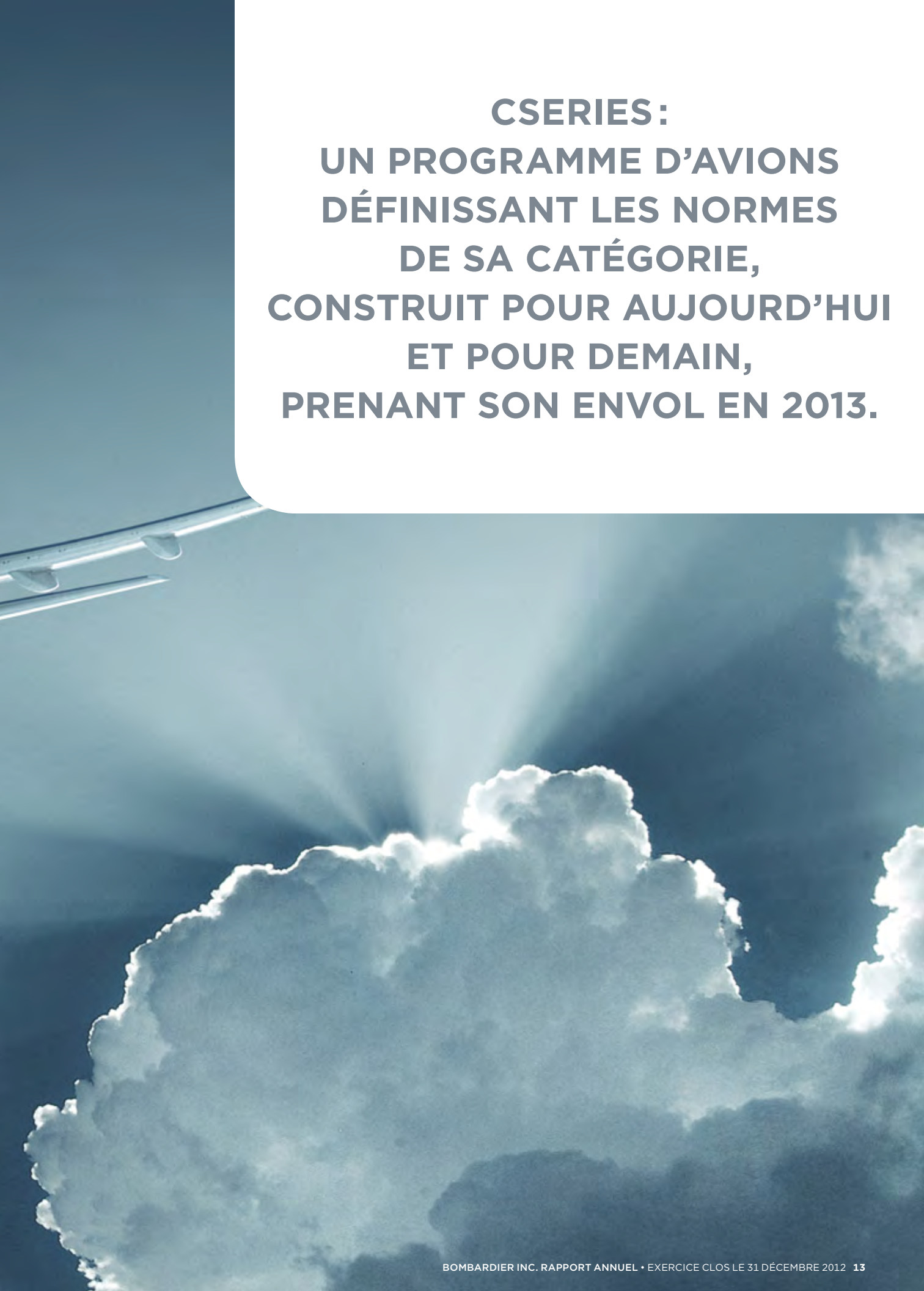
Pour Bombardier, 2012 restera l'année des avions d'affaires. La capacité de ces avions d'affaires, de taille intermédiaire et de grande taille, de répondre aux exigences de clients a généré des commandes phares. La société américaine NetJets commande un maximum de 275 biréacteurs d'affaires Challenger et signe une entente à long terme pour le service après-vente. La société suisse VistaJet passe commande d'un maximum de 142 biréacteurs Global. Nous livrons également le premier biréacteur Global 6000 Signature Series de NetJets.



## UN GRAND PAS POUR AÉRONAUTIQUE

Les avions *CSeries* sont vraiment uniques en leur genre. Les avions de ligne transcontinentaux de cette famille sont dotés d'un moteur de prochaine génération, de matériaux évolués en fibre de carbone, d'un nouveau poste de pilotage et d'une cellule plus légère. Optimisés pour le marché en croissance des avions de 100 à 149 places, ils offrent les coûts d'exploitation les plus faibles de leur catégorie, une consommation de carburant fortement réduite, une polyvalence d'exploitation exceptionnelle, un confort de gros-porteur et un bilan écologique sans pareil.





**C SERIES:  
UN PROGRAMME D'AVIONS  
DÉFINISSANT LES NORMES  
DE SA CATÉGORIE,  
CONSTRUIT POUR AUJOURD'HUI  
ET POUR DEMAIN,  
PRENANT SON ENVOL EN 2013.**

# CSERIES | PAS À PAS



JUILLET  
2008

## VISUALISER L'AVENIR

Nous annonçons le développement de nos plus grands avions à ce jour : la gamme d'avions de ligne *CSeries*. Lufthansa, le chef de file des transporteurs aériens allemands, est le client de lancement de l'avion *CSeries* avec une lettre d'intention portant sur un maximum de 60 avions à la fine pointe de la technologie dotés de rangées de cinq sièges. Cette percée dans le segment de marché des avions de 100 à 149 places élargira considérablement nos débouchés commerciaux. Dès sa mise en service, les avions *CSeries* répondront aux besoins d'exploitants du prochain quart de siècle.



AOÛT  
2009

## COMMENCER PAR LE COMMENCEMENT

Le premier cylindre d'essai du fuselage (section principale) *CSeries* arrive à nos installations de Saint-Laurent, au Québec, de la société chinoise Shenyang Aircraft Corporation. Nous l'utiliserons pour présenter nos concepts structuraux de fabrication et d'ingénierie, avant de passer à la phase de conception finale de l'avion en 2010. L'utilisation pour le fuselage d'un alliage d'aluminium évolué confère aux exploitants des avantages de poids et de maintenance. Avant août, nous avons terminé une série d'essais en soufflerie des configurations d'avions *CS100* et *CS300*.



SEPTEMBRE  
2009

## DÉBUTER LES TRAVAUX

La construction du premier édifice prévu pour la fabrication des avions *CSeries* débute à notre usine de Mirabel, au nord de Montréal, au Canada. Il accueillera le Centre d'essai intégré des systèmes avion (CIASTA), dans lequel l'avion d'essai virtuel *CSeries* nous permettra d'évaluer intégralement la fiabilité et la fonctionnalité des systèmes avant le décollage du premier prototype. Le CIASTA continuera d'appuyer les activités relatives à l'intégration et à la maturité des systèmes, tout au long du programme d'essais en vol.





## JUILLET 2010

### CS100 : SCELLER LA CONCEPTION

Nous commençons à diffuser les plans de conception détaillés pour la production du premier avion *CS100* à des fins d'essais au sol et en vol. Cela signifie que nous commençons à sceller la conception de cet avion monocouloir de 100 à 125 places. Nous avons aussi terminé le dernier essai en charge sur l'aile de démonstration en matériaux composites *CSeries* à notre usine de Belfast, en Irlande du Nord. Cet essai a permis de reproduire avec succès l'équivalent de 150 % des forces les plus intenses que l'aile pourrait subir en service.



## MAI 2011

### DÉPLOYER NOS AILES

L'installation des bâtis de montage des ailes débute à notre nouvelle usine d'assemblage et de fabrication de Belfast : 55 742 m<sup>2</sup> (600 000 pi<sup>2</sup>) à la fine pointe de la technologie. Ces bâtis nous permettent de contrôler très précisément l'assemblage des ailes en matériaux composites évolués. Le programme de production des ailes *CSeries* s'appuie sur nos 40 ans d'expérience en technologies composites, dont une technologie innovante d'infusion de résine (RTI).



## JUIN 2011

### PROPULSER LA VISION

Le moteur, la turbosoufflante à réducteur de prochaine génération de l'avion *CSeries*, fonctionne sans la moindre défaillance lors du premier programme d'essais en vol. Le moteur accumule avec succès 25 vols et 115 heures, soit le double du nombre d'heures de vol prévu. Le système perfectionné d'engrenages du moteur PurePower PW1500G de Pratt & Whitney et son tout nouveau noyau central permettront une réduction à deux chiffres de la consommation de carburant, des émissions de gaz et du bruit. Huit moteurs seront soumis à des essais avant que le moteur ne soit certifié.



## AVRIL 2012

### **S'ASSURER QUE TOUT FONCTIONNE BIEN AU SOL**

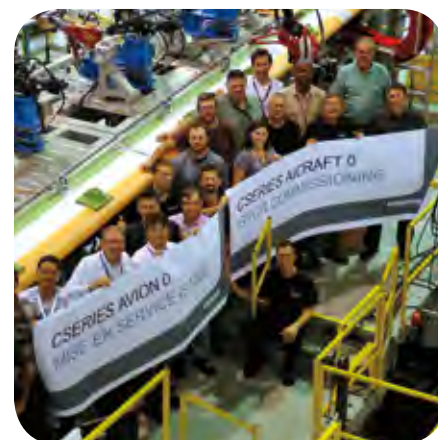
La première série d'essais et de simulations des systèmes débute sur le banc d'essai d'intégration des systèmes, l'« Avion 0 », à nos installations de Mirabel. La mise en service progressive des systèmes de l'Avion 0 nous permet de procéder à des essais sur l'avion et de les valider au sol, avant le vol inaugural. D'après les premiers résultats, le programme de développement des avions *CSeries* est en voie d'atteindre ses principaux objectifs de performance. Environ 85 % des systèmes des avions *CSeries* seront testés sur l'Avion 0.



## JUIN 2012

### **CS300 : UN AUTRE PRODUIT GAGNANT PREND FORME**

Nous franchissons une autre étape cruciale du programme *CSeries* : la fin de la phase de conception initiale avec les fournisseurs. Le plus gros de nos biréacteurs de ligne moyen-courrier à fuselage étroit peut être aménagé de façon à offrir 120 à 145 sièges. En raison du poids supérieur de l'avion CS300, plusieurs aspects le distinguent de l'avion CS100, dont le renforcement du caisson d'aile central, de la partie centrale du fuselage, des ailes et du train d'atterrissage. La configuration des ailes et de tous les autres systèmes est identique sur les deux avions. L'avion CS300 entrera en service fin 2014.



## AOÛT 2012

### **TOUT FONCTIONNE**

Tous les principaux systèmes des avions *CSeries* fonctionnent et sont installés sur l'Avion 0, notre banc d'essai et de certification intégré des systèmes (ISTCR) au sol, à Mirabel. Cela inclut le système avionique, le système électrique, les commandes de vol, les commandes de vol électriques, le système hydraulique, le train d'atterrissage et le câblage. L'Avion 0 est exploité désormais dans des conditions quasi réelles et nous sommes prêts à entamer les essais au sol et à réaliser des vols virtuels. Cette phase assurera la maturité des systèmes et nous conduira à une fiabilité optimale en vue du vol inaugural.



## SEPTEMBRE 2012

### DES ESSAIS, ENCORE DES ESSAIS

L'assemblage de la cellule d'essai de l'avion *CSeries* progresse bien à nos installations de Saint-Laurent, au Québec. Une fois le fuselage, les ailes et l'empennage (stabilisateurs de queue) raccordés, les essais de résistance pourront débuter. La cellule d'essai libre, non encastrée et contrebalancée, subira un certain nombre d'essais visant à simuler les charges représentatives des manœuvres en vol, à l'atterrissage et au décollage. L'essai statique de cellule complète (CAST) permettra de démontrer la robustesse statique de la cellule et la conformité aux exigences de certification.



## OCTOBRE 2012

### PREMIER VÉHICULE D'ESSAI EN VOL

Le poste de pilotage et toutes les sections de fuselage du premier véhicule d'essai en vol (FTV1) *CSeries* arrivent à Mirabel, lieu de production des avions. L'assemblage du FTV1 est en cours. Le processus d'assemblage des avions *CSeries* comprendra une chaîne de montage entièrement automatisée misant sur les plus récents principes de production à valeur ajoutée. Le FTV1, l'Avion 0 et le CAST sont tous des éléments clés pour les essais et le développement des avions *CSeries*.



## DÉCEMBRE 2012

### BONNE PROGRESSION DE L'ASSEMBLAGE

Arrivées récemment de nos installations de Belfast, les ailes du FTV1 *CSeries* sont en cours de raccordement au fuselage. L'assemblage du FTV1 progresse en vue du vol inaugural prévu d'ici fin juin 2013. De plus, le CAST est maintenant entièrement assemblé. La prochaine étape est la finalisation de l'installation des instruments et du système de chargement pour le démarrage du CAST début 2013.



.....

## TRANSPORT

# ALLER DE L'AVANT EN MOBILITÉ INTELLIGENTE

.....

### PAS À PAS...

nous enrichissons notre portefeuille avec des solutions technologiques de transport optimisées en fonction des coûts, les meilleures de leur catégorie.



Le tramway *FLEXITY2* combine caractéristiques éprouvées et innovation dans un seul véhicule établissant les normes les plus élevées en confort et durabilité.



Les véhicules électriques équipés de la solution *PRIMOVE* tirent parti d'une occasion de charge rapide par induction, offrant des véhicules de remplacement plus écologiques que les conventionnels.



Le train à très grande vitesse V300ZEFIRO, commandé par l'exploitant italien Trenitalia, est conçu pour une exploitation transfrontalière grâce à sa technologie polycourant.



Le train régional *OMNEO*, équipé des technologies *ECO4*, assure à la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) d'importantes réductions de consommation et de coûts sur le cycle de vie.



Le système de commande de train basé sur les communications *CITYFLO 650* est en cours d'installation sur plus de 40 % du métro de Londres sans interruption de service.

### D'UN PAYS À L'AUTRE...

nous étendons notre présence et nos partenariats locaux pour saisir de nouvelles occasions.



Au Brésil, notre nouveau site de production de monorails de Hortolândia prouve que nous y sommes pour y rester. Notre chaîne d'approvisionnement locale est la clé de notre croissance sur ce marché dynamique.



En Chine, grâce à plusieurs coentreprises, dont notre récente alliance stratégique pour la réparation et l'entretien de véhicules de transport collectif, nous avons pris de l'avance sur plusieurs de nos concurrents.



En Russie, notre partenariat stratégique avec le fabricant de matériel de signalisation Elteza, une filiale des chemins de fer d'État russes (RZD) renforce notre position d'acteur clé du marché prometteur de la signalisation.





## KILOMÈTRE APRÈS KILOMÈTRE...

nous définissons la norme pour les produits et services de mobilité interconnectés.

### TRANSPORTER LONDRES DURANT LES OLYMPIQUES DE 2012

Durant les Jeux olympiques de Londres, qui ont connu un franc succès, nos véhicules et nos équipes d'entretien ont travaillé 24 heures sur 24 pour aider le réseau de transport à battre plusieurs de ses propres records en nombre de passagers. Des mois de planification et d'application de principes de valeur ajoutée ont préparé le terrain pour réaliser une exécution impeccable et offrir un parc de véhicules disponible jusqu'à 100%. À notre centre de gestion des opérations olympiques, notre technologie primée de diagnostic *ORBITA* nous a permis de détecter proactivement tout problème de maintenance avant qu'il n'affecte le service. Un travail d'équipe digne d'une médaille olympique et une performance de calibre international!





## DES PAS À GRANDE VITESSE POUR TRANSPORT

Le train *ZEFIRO* 380 est le porte-étendard de notre gamme de trains à grande vitesse *ZEFIRO*. Il incarne L'évolution de la mobilité et devient la référence en matière de vitesse propre et de transport ferroviaire longue distance. Ses technologies de pointe et son aérodynamisme sans pareil permettent de diminuer la consommation d'énergie et les coûts d'exploitation. Offrir le train *ZEFIRO*, qui atteint 380 km/h, l'un des trains les plus rapides du monde, pourrait bien être «la façon la plus rapide de sauver la planète».

**ZEFIRO 380:  
L'AVENIR DU TRANSPORT  
FERROVIAIRE ARRIVE  
À TRÈS GRANDE VITESSE  
SUR LES VOIES.**





# ZEFIRO 380 | PAS À PAS



JUILLET  
2005

## S'ENGAGER DANS LA TRÈS GRANDE VITESSE

Dans le monde entier, la population augmente, les villes s'étendent et les revenus sont en hausse. Il en résulte une augmentation des besoins de transport public intelligent et intégré. Les solutions ferroviaires à grande vitesse sont cruciales pour l'avenir de la mobilité durable. Elles ont cependant peu changé par rapport à celles du siècle dernier. C'est pourquoi nous misons sur nos 20 ans d'expérience dans le transport ferroviaire à grande vitesse. Nous investissons dans la recherche et le développement et dans les ressources humaines nécessaires pour créer une plateforme à très grande vitesse inédite, appelée *ZEFIRO*.



FÉVRIER  
2006

## UN TRAIN UNIQUE PREND FORME

Nous collaborons avec Zagato, entreprise italienne de design automobile de réputation mondiale, pour commencer à façonner le véhicule sur rail à très grande vitesse le plus perfectionné du monde. Des ingénieurs de notre centre de conception de Hennigsdorf, en Allemagne, dirigent la phase de conception détaillée d'un an. L'objectif est de repousser les limites et de faire des percées en aérodynamique, en aéroacoustique, en esthétique, en fonctionnalité, en confort intérieur et en adaptabilité future.



FÉVRIER  
2007

## SAISIR L'OCCASION

Nous mettons sur pied une équipe dédiée au train à très grande vitesse *ZEFIRO*, en vue de saisir les occasions qu'offrent ces segments de marché, en rapide croissance, du transport sur rail à grande vitesse et à très grande vitesse. Plusieurs pays dont la Chine, l'Italie, l'Allemagne, la France et le Portugal lanceront d'ambitieux projets de très grande vitesse au cours des prochaines années. L'équipe *ZEFIRO* ciblera ses efforts pour remporter ces projets et optimiser les synergies possibles entre les différents appels d'offres.





## SEPTEMBRE 2009

### LA CHINE CHOISIT ZEFIRO

Nous recevons la toute première commande pour notre plateforme *ZEFIRO*. Le ministère des Chemins de fer chinois choisit notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd., pour lui fournir des trains à très grande vitesse *ZEFIRO* 380. Ceux-ci feront partie intégrante du réseau ferroviaire national à grande vitesse en rapide expansion. La Chine a l'intention de construire plus de 6000 km de nouvelles voies à grande vitesse, créant ainsi l'un des réseaux ferroviaires à grande vitesse les plus modernes du monde.



## SEPTEMBRE 2010

### DES BRAVOS EN ITALIE

Après nos succès en Chine, nous signons notre premier contrat pour la plateforme *ZEFIRO* en Europe. Trenitalia (Chemins de fer d'État italiens) commande 50 rames à très grande vitesse V300ZEFIRO, totalisant 400 voitures. Mis au point avec un partenaire stratégique, le train V300ZEFIRO peut atteindre 360 km/h. C'est le dernier-né de notre famille *ZEFIRO*. Sa technologie polycourant lui permet d'être exploité sur huit réseaux à grande vitesse en Europe, notamment en France, en Allemagne et aux Pays-Bas.



## SEPTEMBRE 2010

### DÉVOILEMENT À INNOTRANS

Au salon InnoTrans 2010, en Allemagne, nous présentons la première maquette grandeur nature de la caisse avant du train *ZEFIRO* 380. Intégrant des présentations en 3D, la maquette permet aux visiteurs d'éprouver un nouveau sentiment de vitesse. Le train *ZEFIRO* 380 sera le train à très grande vitesse écologique en exploitation offrant la plus grande vitesse, la plus grande capacité, la plus grande économie de coûts tout en étant le plus respectueux de l'environnement du monde. Deux ans plus tard, au salon InnoTrans, nous présentons un modèle grandeur nature du train italien aérodynamique V300ZEFIRO.



JUILLET  
2011

### BIEN FAIRE DÈS LA PREMIÈRE FOIS

Notre équipe de projet *ZEFIRO 380* parvient à mettre en œuvre, pour la première fois dans le secteur ferroviaire, le concept d'essai *Iron Bird*. Emprunté à l'aéronautique, ce cadre de travail *Iron Bird* est une façon tout à fait nouvelle de faire des essais intégrés de train. Le casse-tête gigantesque de matériels et de logiciels nous permettra de soumettre le train *Iron Bird ZEFIRO* à une série d'essais de résistance dans nos installations de Hennigsdorf, en Allemagne. Nous pourrons ainsi repérer les problèmes avant les essais sur voie en Chine, et donc réduire les risques et épargner temps et argent.



AVRIL  
2012

### L'ALIMENTATION

Nous inaugurons le laboratoire *MITRAC Powerlab*, en Suède. Seule installation de ce genre au monde, il permet essais, fonctionnels et électriques, et certification. Nous l'utilisons pour tester et mettre en service les systèmes de propulsion *MITRAC* destinés aux trains *ZEFIRO 380* en Chine et *V300ZEFIRO* en Italie. Nous ferons également d'autres essais pour vérifier que les systèmes respectent les normes internationales de réduction du bruit, de compatibilité électromagnétique et d'efficacité énergétique. Le laboratoire est homologué en fonction des exigences élevées de la norme ISO 17025.



JUILLET  
2012

### BOGIES ÉVOLUÉS, VITESSES SUPÉRIEURES

Nous concluons sept semaines de tests fructueux sur le banc d'essai de notre bogie de pointe *FLEXX Speed*. Les bogies sont les composants les plus essentiels d'un train pour assurer la sécurité. Grâce aux fortes accélérations sur voies sinueuses qu'il permettra, ce bogie assurera au train *ZEFIRO 380* des déplacements plus rapides. Lors des essais au banc, les bogies ont atteint une vitesse maximale de 483 km/h et couvert 5770 km. Prochaines étapes : des essais sur la boucle de Beijing et de nombreux essais sur des grandes lignes en Chine.



## SEPTEMBRE 2012

### NOUVEAU TRAIN ZEFIRO 250NG POUR LA CHINE

Nous ajoutons un membre à la famille *ZEFIRO*: le train à grande vitesse *ZEFIRO 250NG*, qui intègre de nombreux progrès technologiques, dont une caisse en aluminium réduisant le poids tout en assurant le confort des passagers à grande vitesse. La Chine en sera le client de lancement, avec une commande de 60 trains *ZEFIRO 250NG* pour ses besoins futurs. Le rôle de la famille *ZEFIRO* sera crucial dans la mise en place d'un réseau de transport interconnecté pour réduire la congestion et favoriser la croissance économique interrégionale en Chine.



## OCTOBRE 2012

### UN DESIGN PRIMÉ

Le train *ZEFIRO 380* remporte un prix *German Design Award 2013* pour le produit qui, dans le domaine du transport, se distingue le plus par son design. C'est son troisième prix majeur: le train à très grande vitesse le plus moderne du monde a précédemment remporté le prix allemand *iF Product Design Award* et le prix *Good Design Award 2011* en transport. Ce dernier est le prix international le plus prestigieux remis pour le design d'un nouveau produit. L'allure distinctive du train impose de nouvelles normes pour le transport durable, la qualité esthétique et le confort des passagers.



## DÉCEMBRE 2012

### EN AVANT TOUTE

En Chine, les essais à grande vitesse du train *ZEFIRO 380* prennent de l'ampleur sur les voies de service. Durant la prochaine année, le « plus beau train du monde », comme certains l'appellent, parcourra plus de 600 000 km dans le cadre d'essais supervisés par le ministère des Chemins de fer chinois. L'objectif est d'assurer une interaction optimale entre systèmes de propulsion modernes, performances aérodynamiques et technologie, sans oublier la sécurité, avant que le train *ZEFIRO 380* ne quitte la gare.



# NOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PAIR AVEC LA GOUVERNANCE



## **LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCPA, FCA**

Président du conseil d'administration • Bombardier Inc. • Westmount, Canada • Administrateur depuis 1975  
Non indépendant

M. Laurent Beaudoin a débuté chez Bombardier en 1963. Au fil des ans, il a reçu de nombreuses distinctions, dont le titre de président-directeur général de l'année du Canada et celui de Gestionnaire international canadien de l'année. Il est président du conseil d'administration de BRP et du conseil d'administration de Robotique FIRST Québec, qu'il a confondé.



## **PIERRE BEAUDOIN**

Président et chef de la direction • Bombardier Inc. • Westmount, Canada • Administrateur depuis 2004  
Non indépendant

M. Pierre Beaudoin s'est joint à Bombardier en 1985, assumant des postes de direction à responsabilités croissantes avant d'être nommé président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits Récréatifs, président de Bombardier Avions d'affaires, puis président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique. Il est membre du conseil d'administration de Power Corporation du Canada et de BRP.



## **ANDRÉ BÉRARD**

Administrateur de sociétés • Montréal, Canada • Administrateur depuis 2004 • Administrateur principal depuis 2007 • Indépendant

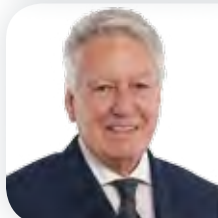
M. André Bérard a été président du conseil de la Banque Nationale du Canada de 2002 à 2004. Auparavant, il y avait occupé les postes de président et chef de l'exploitation (1986 à 1989), de président et chef de la direction (1989) et de président du conseil et chef de la direction (1990 à 2002). Il siège également à d'autres conseils d'administration.



## **JOANNE BISSONNETTE**

Administratrice de sociétés • Outremont, Canada • Administratrice depuis 2012  
Non indépendante

Mme Joanne Bissonnette est administratrice de sociétés auprès de diverses entités.



## **J.R. ANDRÉ BOMBARDIER**

Vice-président du conseil d'administration • Bombardier Inc. • Montréal, Canada • Administrateur depuis 1975 • Non indépendant

M. J.R. André Bombardier s'est joint à Bombardier en 1969 à titre de vice-président, division industrielle. Il a occupé plusieurs postes avant d'assumer la fonction de vice-président du conseil d'administration de Bombardier Inc., en 1978. Il est membre du conseil d'administration de BRP.



## **MARTHA FINN BROOKS**

Administratrice de sociétés • Atlanta, États-Unis • Administratrice depuis 2009  
Indépendante

Mme Martha Finn Brooks était jusqu'en mai 2009 présidente et chef de l'exploitation de Novelis Inc., une entreprise multinationale de laminage d'aluminium scindée par Alcan Inc. en 2005. Avant la scission, elle a occupé le poste de présidente et chef de la direction de Alcan Rolled Products – Amériques et Asie. Elle siège également à d'autres conseils d'administration.



## **L. DENIS DESAUTELS, O.C., FCPA, FCA**

Administrateur de sociétés • Ottawa, Canada • Administrateur depuis 2003  
Indépendant

Vérificateur général du Canada de 1991 à 2001, M. L. Denis Desautels était auparavant associé principal au bureau montréalais du cabinet Ernst & Young où il a œuvré pendant 27 ans. Il a été président du Conseil de surveillance de la normalisation comptable de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (2010 à 2012). Il siège également à d'autres conseils d'administration.

**THIERRY DESMAREST**

Président d'honneur et membre du conseil d'administration • Total S.A. • Paris, France • Administrateur depuis 2009 • Indépendant

M. Thierry Desmarest est président d'honneur et membre du conseil d'administration de Total depuis mai 2010 après avoir été président du conseil d'administration depuis 2007. Il a rejoint Total en 1981 et y a occupé divers postes de haute direction avant de devenir président-directeur général de l'entreprise. Il siège également à d'autres conseils d'administration.

**JEAN-LOUIS FONTAINE**

Vice-président du conseil d'administration • Bombardier Inc. • Westmount, Canada • Administrateur depuis 1975 • Non indépendant

M. Jean-Louis Fontaine s'est joint à Bombardier en 1964 à titre de vice-président, Production, division Ski-Doo. Par la suite, il a occupé divers postes de direction avant sa nomination à titre de vice-président du conseil d'administration de Bombardier Inc. en 1988. Il siège également au conseil d'administration de Héroux-Devtek inc.

**SHEILA FRASER, FCPA, FCA**

Administratrice de sociétés • Ottawa, Canada • Administratrice depuis 2012  
Indépendante

Vérificatrice générale du Canada de 2001 à 2011 et sous-vérificatrice générale de 1999 à 2001, Mme Sheila Fraser était auparavant associée du cabinet Ernst & Young où elle a œuvré pendant 18 ans au bureau de Québec. Elle est représentante du public auprès de la Fédération internationale des comptables. Elle siège également à d'autres conseils d'administration.

**DANIEL JOHNSON**

Avocat-conseil • McCarthy Tétrault, S.E.N.C.R.L., s.r.l. • Montréal, Canada • Administrateur depuis 1999  
Indépendant

Ancien premier ministre du Québec, M. Daniel Johnson a été membre de l'Assemblée nationale du Québec pendant plus de 17 ans et a occupé de nombreuses fonctions au sein du gouvernement du Québec. Il siège également au conseil d'administration de la Banque du Canada et d'autres sociétés.

**JEAN C. MONTY**

Administrateur de sociétés • Montréal, Canada • Administrateur depuis 1998  
Indépendant

M. Jean C. Monty a pris sa retraite à titre de président du conseil et chef de la direction de Bell Canada Entreprises (BCE Inc.) après avoir fait carrière pendant 28 ans chez BCE Inc., Bell Canada et Nortel Networks. En reconnaissance de ses réalisations, il a été nommé président-directeur général de l'année du Canada en 1997. Il siège également à d'autres conseils d'administration.

**CARLOS E. REPRESAS**

Administrateur de sociétés • Mexico, Mexique • Administrateur depuis 2004  
Indépendant

M. Carlos E. Represas a été président du conseil de Nestlé Group México de 1983 à 2010. En 2004, il a quitté ses fonctions de direction au sein de Nestlé où il a œuvré pendant 36 ans dans sept pays. Il siège à d'autres conseils d'administration et est membre du Conseil économique d'Amérique latine (CEAL).

**JEAN-PIERRE ROSSO**

Président du conseil • World Economic Forum USA Inc. • New York, États-Unis • Administrateur depuis 2006  
Indépendant

Président du conseil et chef de la direction à la retraite de CNH Global N.V., M. Jean-Pierre Rosso a aussi agi à titre de président du conseil et chef de la direction de Case Corporation. Précédemment, il a occupé le poste de président de Home & Building Control de Honeywell et de président de ses activités européennes.

**HEINRICH WEISS**

Président du conseil et chef de la direction • SMS Holding GmbH • Düsseldorf, Allemagne • Administrateur depuis 2005 • Indépendant

M. Heinrich Weiss est président du Comité consultatif sur le commerce extérieur du Secrétaire allemand de l'économie et de la technologie, membre du conseil d'administration du Comité Asie-Pacifique du commerce allemand ainsi que du Comité sur le commerce Est-Ouest. Il siège également à d'autres conseils d'administration.

Vous trouverez les biographies détaillées de nos administrateurs sur notre site Web, [bombardier.com](http://bombardier.com), de même que dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction 2013.

.....

FONDATION J. ARMAND BOMBARDIER

# VERS UN MONDE MEILLEUR

.....

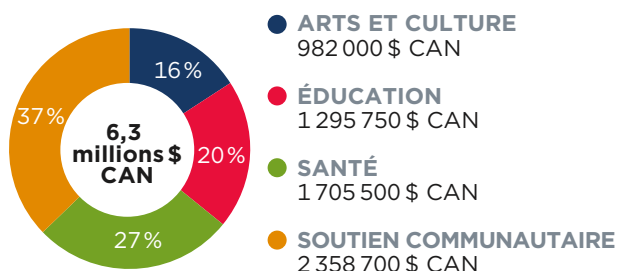
C'est dans un profond désir de changer le monde que la philanthropie puise sa source. À la Fondation, nous savons que nous ne pouvons régler tous les problèmes. Nous croyons cependant que chacun des organismes que nous appuyons nous rapproche d'un monde meilleur.

Nous investissons dans la capacité de nos partenaires à développer des solutions créatives, concrètes et durables pour rehausser la dignité et les aptitudes des gens. Nos partenariats ont pour objectif le développement de pratiques novatrices qui contribueront à transformer notre société.

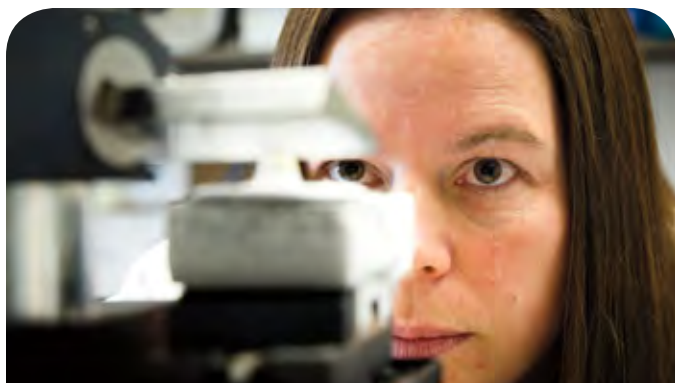
## DONS DE LA FONDATION J. ARMAND BOMBARDIER PAR SECTEUR

(Exercice clos le 31 décembre 2012)

En 2012, la Fondation J. Armand Bombardier a versé plus de 6,3 millions \$ CAN. Elle s'est également engagée à donner plus de 11,6 millions \$ CAN au cours des neuf prochaines années. Dans le cadre de son engagement au chapitre de la responsabilité sociale d'entreprise, Bombardier a versé plus de 7,2 millions \$ CAN à la Fondation en 2012, ainsi qu'un montant additionnel de 6,3 millions \$ à des organismes communautaires de différents pays.



## S'ATTAQUER AU PROCHAIN GRAND ENJEU DE SANTÉ AU CANADA



Isabelle Aubert, chercheuse principale à l'institut de recherche Sunnybrook, s'est intéressée aux mystères du cerveau dès l'adolescence, alors qu'elle travaillait dans une résidence pour personnes âgées. Voir sa grand-mère vieillir n'a fait que renforcer sa curiosité sur les causes de la démence.

La philanthropie de proximité nous amène à diffuser activement connaissances, idées et meilleures pratiques pour rendre les organismes sans but lucratif plus autonomes. Deux chercheurs de l'institut de recherche Sunnybrook (SRI) de Toronto travaillent eux aussi sur l'autonomie des personnes. Ils sont à l'avant-garde de la lutte contre la prochaine épidémie qui frappera le Canada: la démence.

Isabelle Aubert, chercheuse principale du SRI, et Kullervo Hynynen, chef du centre de recherche de thérapies guidées par l'image du SRI, cherchent à prévenir et à retarder la démence par de nouveaux traitements, ralentissant sa progression, qui permettront aux patients atteints de vivre plus longtemps de façon autonome et sans symptômes.

Le cerveau présente des défis particuliers pouvant affaiblir l'efficacité des nouveaux médicaments. Grâce à notre contribution, ces chercheurs ont pu se doter d'une technologie avancée qui leur permettra de découvrir des façons d'administrer les nouveaux médicaments au cerveau des patients développant une démence.



## LUTTER CONTRE LA FAIM ET ACCROÎTRE L'AUTONOMIE ALIMENTAIRE



Jean-François Archambault, directeur général et fondateur de La Tablée des Chefs, met sa passion de la cuisine au service de la lutte contre la faim et la dépendance aux banques alimentaires. Il mobilise traiteurs et chefs pour récupérer et redistribuer de la nourriture à ceux et celles qui ont faim.

L'accès à une alimentation convenable est essentiel à la dignité humaine. Un organisme montréalais novateur s'attaque à la cause de la faim dans nos villes : la distribution inéquitable de la nourriture. La Tablée des Chefs récupère les aliments inutilisés d'hôtels, de restaurants et de donateurs institutionnels pour les redistribuer à des personnes à faibles revenus par l'entremise de banques alimentaires. De plus, elle invite des chefs à préparer des repas pour les banques alimentaires et à offrir des ateliers culinaires visant à réduire la dépendance des jeunes défavorisés aux banques alimentaires.

Grâce à notre soutien, la Tablée des Chefs peut faire la promotion de son service de courtage en alimentation durable et étendre ses activités. Elle fournit aujourd'hui des repas à plus de 300 000 personnes dans les villes canadiennes de Montréal, Québec, Calgary et Vancouver. En 2013, le service sera offert au Mexique, où la sécurité alimentaire est un enjeu pour 49 millions d'habitants.

## RENDRE POSSIBLE UNE NOUVELLE GÉNÉRATION D'AVIONS



Les avions écologiques de l'avenir auront bien peu en commun avec les avions d'aujourd'hui. Pour franchir ce cap, l'industrie aéronautique devra intégrer de nouveaux outils et de nouvelles façons de penser. Voilà la raison d'être de la chaire de recherche industrielle IDEA.

Une mobilité durable demande des avions plus écologiques, plus rapides, plus silencieux et plus économiques. Ce sont des technologies innovantes qui feront progresser la conception de cette nouvelle génération d'avions. C'est pourquoi nous contribuons à la chaire de recherche industrielle en Intégration du Design pour l'Efficacité des Avions (IDEA) de l'École Polytechnique de Montréal. Nous soutenons cette école d'ingénieurs de pointe depuis 1967.

La chaire IDEA explore les changements radicaux devant être apportés à la configuration des avions actuels pour en améliorer les performances. Elle met au point et valide la prochaine génération d'outils et méthodes de conception intégrés applicables aux futurs avions respectueux de l'environnement. Les chercheurs visent notamment à optimiser les synergies entre aérodynamisme et motorisation des avions. Pratt & Whitney et le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG) sont également partenaires de cette chaire.

# SECTION FINANCIÈRE

<b>RAPPORT DE GESTION</b> .....	<b>31</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>32</b>
<b>AÉRONAUTIQUE</b> .....	<b>62</b>
<b>TRANSPORT</b> .....	<b>90</b>
<b>AUTRES</b> .....	<b>106</b>
<b>RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE</b> .....	<b>128</b>
<b>ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS</b> .....	<b>131</b>
<b>NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS</b> .....	<b>140</b>

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

Terme	Description	Terme	Description	Terme	Description
<b>AERG</b>	Autres éléments du résultat global	<b>IFRS</b>	Normes internationales d'information financière	<b>RPA</b>	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
<b>BA</b>	Bombardier Aéronautique	<b>PCGR</b>	Principes comptables généralement reconnus	<b>R.-U.</b>	Royaume-Uni
<b>BT</b>	Bombardier Transport	<b>PIB</b>	Produit intérieur brut	<b>UAD</b>	Unités d'actions différées
<b>CEI</b>	Communauté des États indépendants	<b>R et D</b>	Recherche et développement	<b>UAR</b>	Unités d'actions liées au rendement
<b>DAV</b>	Disponibles à la vente	<b>RAI</b>	Résultat avant impôts sur le résultat	<b>UGT</b>	Unité génératrice de trésorerie
<b>DDRC</b>	Dérivés désignés dans une relation de couverture	<b>RAII</b>	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat		
<b>DFT</b>	Détenus à des fins de transaction	<b>RAIIA</b>	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles		
<b>ECC</b>	Écart de conversion cumulé				
<b>É.-U.</b>	États-Unis				
<b>IAS</b>	Normes comptables internationales				
<b>IASB</b>	International Accounting Standards Board				
<b>IFRIC</b>	International Financial Reporting Interpretation Committee				

# RAPPORT DE GESTION

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

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

Les données présentées dans ce rapport sont structurées par secteur d'activité : BA et BT, puis par segment de marché, reflétant notre structure organisationnelle. Les résultats opérationnels des quatrième trimestres ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels de l'exercice complet. Par le passé, le quatrième trimestre donnait lieu à des revenus et à une rentabilité supérieurs. Les chiffres comparatifs pour les périodes précédant la transition aux IFRS de la Société (le 1<sup>er</sup> février 2010) n'ont pas été retraités selon les IFRS. Lorsque nous présentons ces mesures financières selon les PCGR du Canada, une légende a été ajoutée au bénéfice des lecteurs.

Par suite de notre changement de fin d'exercice qui est entré en vigueur le 31 décembre 2011, le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2011 compte deux mois de résultats de BA et trois mois de résultats de BT, et l'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

## MESURES NON CONFORMES AUX PCGR ET MESURES PRO FORMA

Ce rapport de gestion contient à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR, dont certaines sont présentées sur une base pro forma pour tenir compte de l'incidence de l'émission de dette réalisée en janvier 2013. Ce rapport contient également la définition des mesures non conformes aux PCGR et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS (se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire).

## IMPORTANCE DE L'INFORMATION

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

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




# RAPPORT DE GESTION

# SOMMAIRE

<b>SURVOL DES ACTIVITÉS</b> .....	<b>33</b>
Survol de nos activités et principales données financières des cinq derniers exercices	
<b>MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT</b> .....	<b>34</b>
Indicateurs de rendement clés nous permettant d'évaluer nos progrès	
<b>FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE</b> .....	<b>35</b>
Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et de nos principaux événements	
<b>PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS</b> .....	<b>36</b>
Prévisions et mise en garde liée à nos énoncés prospectifs	
<b>PRIORITÉS FINANCIÈRES</b> .....	<b>38</b>
Nos objectifs financiers clés et nos principales initiatives pour les atteindre	
<b>GESTION DES RISQUES</b> .....	<b>41</b>
Nos principaux risques d'affaires et risques financiers et nos stratégies d'atténuation des risques	
<b>RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS</b> .....	<b>46</b>
Nos résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 et présentation de nos nouvelles mesures de rendement	
<b>LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT</b> .....	<b>50</b>
Nos flux de trésorerie, nos sources de financement disponibles à court terme et nos besoins de liquidités futurs	
<b>AUTRES FACILITÉS</b> .....	<b>52</b>
Nos montants confirmés et nos encours	
<b>AVANTAGES DE RETRAITE</b> .....	<b>53</b>
Survol de nos régimes d'avantages de retraite, ainsi que des risques connexes, de nos stratégies d'atténuation des risques et de nos principales données financières	
<b>STRUCTURE DU CAPITAL</b> .....	<b>57</b>
Les indicateurs globaux servant à surveiller notre structure du capital	
<b>MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR</b> .....	<b>58</b>
Définitions de nos mesures financières non conformes aux PCGR et rapprochements avec les mesures financières les plus comparables des IFRS	
<b>SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE</b> .....	<b>60</b>
Explications des variations importantes de nos actifs, passifs et capitaux propres	

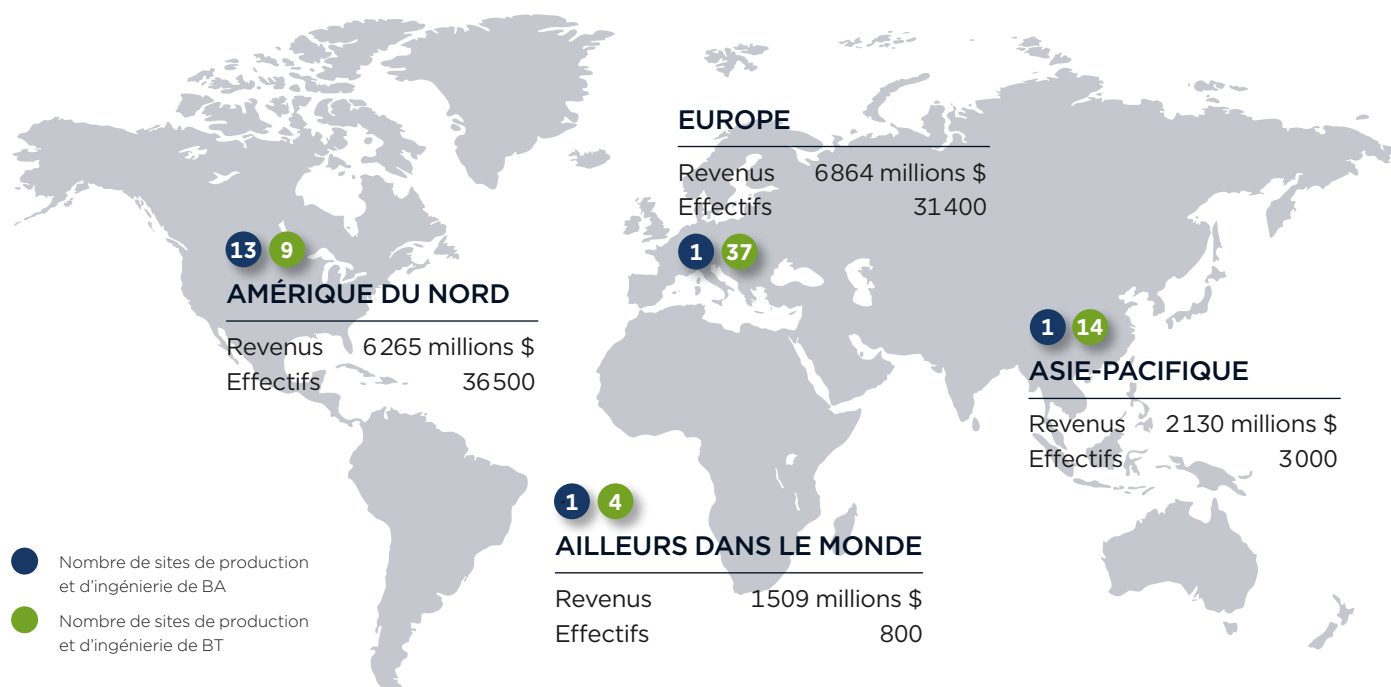
# SURVOL DES ACTIVITÉS

Seul constructeur au monde d'avions et de trains, nous exerçons nos activités dans deux grands secteurs d'activité : l'aéronautique par l'intermédiaire de BA et le transport sur rail par l'intermédiaire de BT. Regardant loin devant, tout en repoussant les limites du présent, nous faisons évoluer la mobilité en répondant à la demande mondiale en moyens de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables. Notre leadership en transport résulte d'un vaste éventail de produits, de services et, surtout, de nos employés.

			
<b>BA est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs pour les marchés d'avions d'affaires, commerciaux, spécialisés et amphibies.</b>		<b>BT est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail.</b>	
Revenus	8,6 milliards \$	Revenus	8,1 milliards \$
RAII	405 millions \$	RAII	290 millions \$
RAII avant éléments spéciaux <sup>1</sup>	382 millions \$	RAII avant éléments spéciaux <sup>1</sup>	453 millions \$
Flux de trésorerie disponibles <sup>1</sup>	(867) millions \$	Flux de trésorerie disponibles <sup>1</sup>	386 millions \$
Carnet de commandes	32,9 milliards \$	Carnet de commandes	33,7 milliards \$
Nombre d'employés	35 500	Nombre d'employés	36 000

Chaque jour, de par le monde, nos 71 700<sup>2</sup> employés dévoués travaillent avec diligence pour nous permettre de mériter notre leadership mondial en aéronautique et en transport sur rail. À la date de ce rapport, nous comptons 80 sites de production et d'ingénierie répartis dans 26 pays, et un réseau mondial de centres de service.

- Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Résultats opérationnels consolidés pour leur définition.
- Comprennent 200 employés qui travaillent à notre siège social au Canada.



# MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

## MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT

<b>Croissance et position en regard de la concurrence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs.</li> <li>Ratios de nouvelles commandes sur livraisons/revenus<sup>1</sup>, comme indicateurs des revenus futurs.</li> <li>Revenus et nombre de livraisons, comme mesures de la croissance.</li> <li>Part de marché ou position sur le marché, comme mesure de la position en regard de la concurrence.</li> </ul>
<b>Rentabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RPA dilué et RPA ajusté<sup>2</sup>, comme mesures du rendement global.</li> <li>RAII, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux<sup>2</sup> et marge RAI avant éléments spéciaux<sup>2</sup>, comme mesures du rendement sectoriel.</li> </ul>
<b>Liquidités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flux de trésorerie disponibles<sup>2</sup>, comme mesure de la génération de liquidités.</li> <li>Sources de financement disponibles à court terme<sup>3</sup>, comme mesure de la suffisance des liquidités.</li> </ul>
<b>Satisfaction de la clientèle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diverses mesures de satisfaction de la clientèle, comme mesures de notre engagement envers nos clients et de la fiabilité de nos produits.</li> </ul>
<b>Exécution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'étapes importantes dans le développement de produits, comme mesure d'une exécution sans faille.</li> <li>Atteinte des cibles en matière d'engagement et d'habilitation, comme mesure de l'engagement et de la motivation des employés.</li> </ul>
<b>Structure du capital</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratio du RAI ajusté<sup>2</sup> sur les intérêts ajustés<sup>2</sup>, comme mesure de la couverture des intérêts.</li> <li>Ratio de la dette ajustée<sup>2</sup> sur le RAI ajusté<sup>2</sup>, comme mesure du levier financier.</li> <li>Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme, comme mesure du profil des échéances.</li> </ul>

En 2012, la rémunération incitative de nos employés était liée à l'atteinte de résultats cibles, d'après le RAI, les flux de trésorerie disponibles avant intérêts et impôts sur le résultat, les niveaux de stocks, les indicateurs liés à la satisfaction de la clientèle, l'exécution selon le calendrier de nos nouveaux programmes de développement de produits et le RPA dilué.

## SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

Pour les exercices clos les et aux	IFRS			PCGR du Canada	
	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>4</sup>	31 janvier 2011	31 janvier 2010	31 janvier 2009
Revenus	16 768 \$	18 347 \$	17 892 \$	19 366 \$	19 721 \$
Carnet de commandes (en milliards) <sup>5</sup>	66,6 \$	55,8 \$	53,9 \$	43,8 \$	48,2 \$
RAII	695 \$	1 202 \$	1 205 \$	1 098 \$	1 429 \$
Marge RAI	4,1 %	6,6 %	6,7 %	5,7 %	7,2 %
RAI avant éléments spéciaux <sup>2</sup>	835 \$	1 202 \$	1 205 \$	1 098 \$	1 429 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>2</sup>	5,0 %	6,6 %	6,7 %	5,7 %	7,2 %
Taux d'imposition effectif	14,3 %	19,5 %	22,3 %	22,7 %	20,5 %
Résultat net	598 \$	837 \$	775 \$	707 \$	1 026 \$
Résultat net ajusté <sup>2</sup>	692 \$	865 \$	785 \$	s. o.	s. o.
RPA dilué (en dollars)	0,32 \$	0,47 \$	0,42 \$	0,39 \$	0,56 \$
RPA ajusté (en dollars) <sup>2</sup>	0,38 \$	0,48 \$	0,43 \$	s. o.	s. o.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) <sup>2</sup>	(741) \$	(1 232) \$	567 \$	(215) \$	342 \$
Sources de financement disponibles à court terme <sup>6</sup>	4 306 \$	4 122 \$	4 695 \$	3 872 \$	3 470 \$
Ratio de couverture des intérêts <sup>6</sup>	3,3	4,7	5,0	s. o.	s. o.
Ratio du levier financier <sup>6</sup>	4,1	3,2	3,1	s. o.	s. o.
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années) <sup>6</sup>	7,4	8,0	8,9	6,5	7,5

1 Voir les rubriques Mesures clés et indicateurs de rendement respectives des sections BA et BT pour une définition de cet indicateur.

2 Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Résultats opérationnels consolidés pour la définition de ces indicateurs. Se reporter aux rubriques Résultats opérationnels consolidés, Liquidités et sources de financement et Mesures financières non conformes aux PCGR des sections BA et BT pour les rapprochements des mesures les plus comparables des IFRS.

3 Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu de la facilité de crédit renouvelable.

4 Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

5 Le carnet de commandes total aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 31 janvier 2011 comprenait le carnet de commandes de BA pour les ententes de maintenance et de soutien des pièces de rechange à long terme.

6 Au 31 décembre 2012, sur une base pro forma, compte tenu de notre émission de dette réalisée en janvier 2013: source de financement disponible à court terme de 6,3 milliards \$, ratio de couverture d'intérêt de 2,4, ratio de levier financier de 5,5 et échéance moyenne pondérée de la dette à long terme de 7,4 ans.

s. o. : sans objet



# FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

## Niveau record du carnet de commandes et investissement continu dans notre avenir

## REVENUS

16,8 milliards \$

RÉSULTAT NET AJUSTÉ<sup>1</sup>

692 millions \$

RPA AJUSTÉ<sup>1</sup>

0,38\$

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES<sup>1</sup>

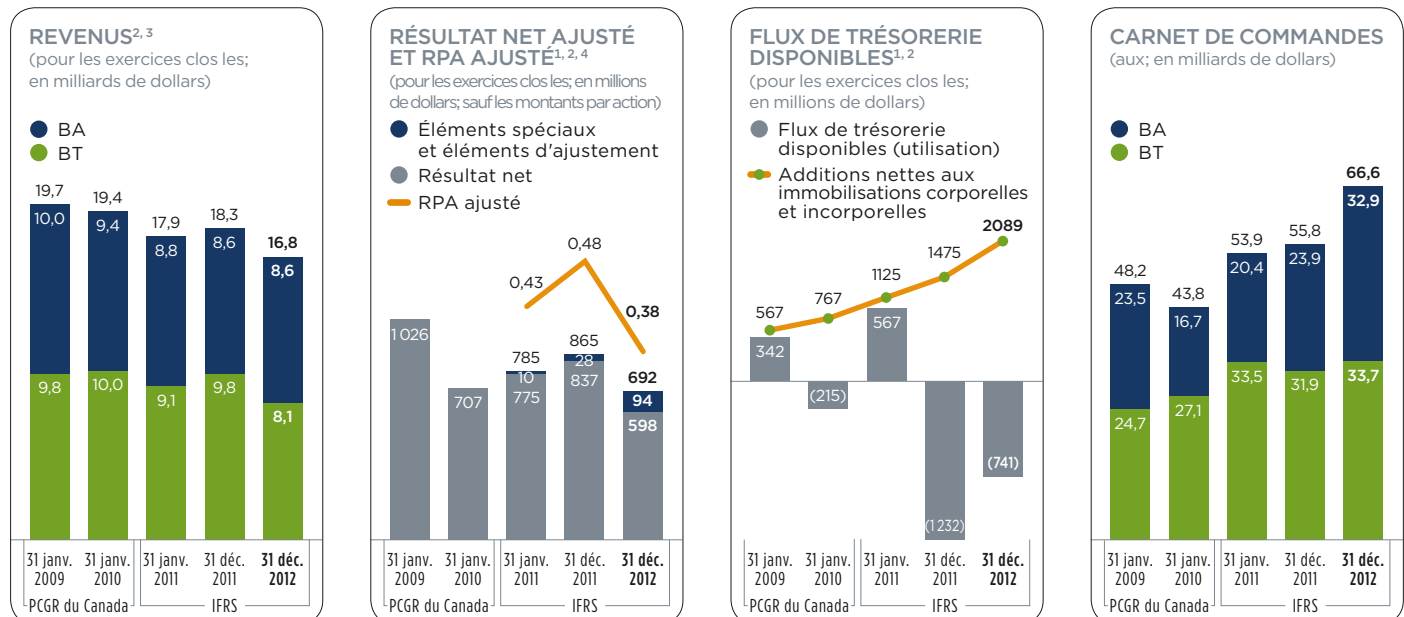
(741) millions \$

## CARNET DE COMMANDES

66,6 milliards \$

## RÉSULTATS DE L'EXERCICE

- Revenus de 16,8 milliards \$, en comparaison de 18,3 milliards \$ à l'exercice précédent<sup>2</sup>.
- RAI avant éléments spéciaux<sup>1</sup> de 835 millions \$, ou 5,0% des revenus, comparativement à 1,2 milliard \$, ou 6,6%, pour l'exercice précédent<sup>2</sup>.
- Résultat net ajusté<sup>1</sup> de 692 millions \$ (RPA ajusté<sup>1</sup> de 0,38\$), comparativement à 865 millions \$ (RPA ajusté de 0,48\$) pour l'exercice précédent<sup>2</sup>.
- Investissements de 2,1 milliards \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, contre 1,5 milliard \$ pour l'exercice précédent<sup>2</sup>.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> de 741 millions \$, contre une utilisation de flux de trésorerie disponibles de 1,2 milliard \$ pour l'exercice précédent<sup>2</sup>.
- Sources de financement disponibles à court terme de 4,3 milliards \$ au 31 décembre 2012, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 2,9 milliards \$, comparativement à respectivement 4,1 milliards \$ et 3,4 milliards \$ au 31 décembre 2011. Sources de financement disponibles à court terme de 6,3 milliards \$ au 31 décembre 2012, sur une base pro forma, compte tenu de l'émission de dette réalisée en janvier 2013.
- Niveau record de 66,6 milliards \$ du carnet de commandes au 31 décembre 2012, comparativement à 55,8 milliards \$ au 31 décembre 2011.



Les chiffres comparatifs présentés dans ce rapport de gestion pour les périodes et les dates antérieures au 1<sup>er</sup> février 2010, date de notre transition aux IFRS, n'ont pas été retraités au moment de l'adoption des IFRS et sont présentés tels qu'ils ont été préparés selon les PCGR du Canada. Par conséquent, cette information n'est pas entièrement comparable.

- Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Résultats opérationnels consolidés pour la définition de ces indicateurs. Se reporter aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.
- Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.
- Certains totaux diffèrent en raison de l'arrondissement.
- Les mesures du RPA ajusté et du résultat net ajusté ne sont pas disponibles pour les exercices clos les 31 janvier 2010 et 2009.

## PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE L'EXERCICE

- Nous avons accru notre souplesse financière comme suit :
  - en émettant, à la valeur nominale, après la fin de l'exercice, des billets de premier rang non garantis totalisant 2,0 milliards \$, dont 750 millions \$ échéant en janvier 2016 et 1,25 milliard \$ échéant en janvier 2023;
  - en émettant, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis portant intérêt à 5,75%, pour un montant de 500 millions \$, échéant en mars 2022; et
  - en concluant une nouvelle facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (660 millions \$) disponible pour BT à des fins d'emprunt.
- BA et BT ont conclu plusieurs contrats importants, de sorte que les carnets de commandes des deux groupes avaient atteint des niveaux records au 31 décembre 2012. Se reporter aux sections BA et BT pour plus de détails sur ces contrats et sur d'autres initiatives clés.
- Le vol inaugural de l'avion *CS100* est prévu d'ici la fin de juin 2013, la mise en service de cet avion étant prévue environ un an après le vol inaugural.

## PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

### SOMMAIRE DES PRÉVISIONS POUR BA ET BT POUR 2013 ET PAR LA SUITE

	Rentabilité	Liquidités	Livraisons / Croissance et nouvelles commandes
<b>BA<sup>1</sup></b>	Maintenir une marge RAI à l'exercice 2013 environ au même niveau que celle de l'exercice 2012. Nous prévoyons réaliser une marge RAI d'environ 6% à l'exercice 2014, compte tenu de l'incidence dilutive prévue de 2% sur la marge RAI découlant de la mise en service de l'avion <i>C-Series</i> .	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles d'environ 1,4 milliard \$, tandis que les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient être d'environ 2,0 milliards \$ à l'exercice 2013. Les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient diminuer d'environ 500 millions \$ en 2014 et d'un autre 500 millions \$ environ en 2015.	Livraison d'environ 190 avions d'affaires et 55 avions commerciaux au cours de l'exercice 2013.
<b>BT<sup>1</sup></b>	La date cible pour atteindre une marge RAI de 8% a été repoussée jusqu'en 2014.	Maintenir l'alignement des flux de trésorerie disponibles <sup>2</sup> sur le RAI, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre.	À l'exclusion de l'incidence des taux de change, les revenus en 2013 devraient être plus élevés qu'en 2012, avec une croissance juste sous la barre de 10 %. Maintenir un ratio de nouvelles commandes sur revenus autour de 1,0, au rythme de l'évolution du marché.

### REVUE DES PRÉVISIONS POUR LA SOCIÉTÉ POUR L'EXERCICE 2012

	Ce que nous avons dit	Ce que nous avons fait <sup>3</sup>
<b>Revenus</b>	Au deuxième trimestre de l'exercice 2012, nous avons annoncé que les revenus prévus pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, à l'exclusion de l'incidence des taux de change, devraient correspondre aux revenus de 18 milliards \$ de l'exercice précédent.	Revenus de 17,2 milliards \$, à l'exclusion d'une incidence négative des taux de change de 433 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>2</sup></b>	Au troisième trimestre de l'exercice 2012, nous avons annoncé que l'utilisation de flux de trésorerie disponibles consolidés <sup>2</sup> de la Société devrait atteindre environ 500 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.	Utilisation de flux de trésorerie disponibles consolidés <sup>2</sup> de 741 millions \$.

<sup>1</sup> Se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections BA et BT.

<sup>2</sup> Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

<sup>3</sup> Se reporter aux rubriques Analyse des résultats des sections BA et BT pour une analyse détaillée de ces résultats.

## ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme «pouvoir», «prévoir», «devoir», «avoir l'intention de», «estimer», «planifier», «entrevoir», «croire», «continuer», «maintenir» ou «aligner», la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que nous formulions 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. Bien que nous jugions nos hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à notre disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport, se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs respective des sections BA et BT.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, aux engagements à modalités fixes, et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide au financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres. 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 s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent nos attentes à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins que nous n'y soyons tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.



# PRIORITÉS FINANCIÈRES

## Pour réaliser nos stratégies de croissance, nous devons maintenir une grande rigueur financière

### RENTABILITÉ

Accroître le niveau et la régularité de la rentabilité

### LIQUIDITÉS

Accroître le niveau et la régularité des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et s'assurer d'avoir les liquidités suffisantes pour répondre aux besoins de capitaux

### STRUCTURE DU CAPITAL

Optimiser la structure du capital pour réduire les coûts et améliorer notre capacité de tirer parti des occasions stratégiques

### NOTRE RENTABILITÉ FUTURE EST ÉTROITEMENT LIÉE À L'AMÉLIORATION DE L'EXÉCUTION ET AU DÉPLOIEMENT RÉUSSI DE NOS PRODUITS

La conjoncture économique difficile continue de se répercuter sur certains segments de marché de BA. BA a réalisé une marge RAI avant éléments spéciaux de 4,4% pour l'exercice 2012, en comparaison de 5,8% pour l'exercice précédent. Au cours de l'exercice 2013, BA prévoit maintenir une marge RAI similaire à celle de 2012, dans le contexte d'une conjoncture économique légèrement meilleure. BA prévoit également réaliser une marge RAI d'environ 6% à l'exercice 2014, compte tenu de l'incidence dilutive prévue de 2% sur la marge RAI découlant de la mise en service de l'avion *CSeries*.

Les problèmes d'exécution connus au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2011 pour certains contrats de matériel roulant ont continué d'exercer des pressions sur la rentabilité de BT pendant l'exercice 2012. BT a réalisé une marge RAI avant éléments spéciaux de 5,6% pour l'exercice 2012, en regard de 7,2% pour l'exercice précédent. BT continue de viser une marge RAI de 8%<sup>1</sup>, qui devrait être réalisée d'ici 2014, soit un an plus tard que prévu à l'origine.

L'augmentation du niveau et de la régularité de notre rentabilité demeure pour nous l'une de nos principales priorités financières. Nos investissements considérables dans des solutions de mobilité au cours des dernières années et le déploiement imminent de nos produits phares devraient générer une croissance pluriannuelle soutenue. À court terme, pour atteindre ces objectifs financiers, les deux groupes devront continuer d'améliorer leurs processus pour assurer une exécution sans faille. BT met en œuvre des mesures précises pour résoudre les problèmes d'exécution actuels auxquels il fait face dans le cadre de certains contrats importants de matériel roulant, par exemple, une gouvernance améliorée accordant une attention toute particulière aux projets critiques. Se reporter également à la rubrique Gestion des risques pour plus de détails sur les mesures d'atténuation des risques mises en œuvre par la direction à l'égard du risque lié à l'exécution de projets.

Nous rehaussons nos capacités de gestion de projet et nous nous concentrons sur l'exécution efficace grâce à la mise en œuvre d'initiatives de rationalisation. Entre-temps, nous continuons de mettre en œuvre des programmes de réduction des coûts dans les deux groupes et d'autres mesures ponctuelles pour améliorer notre compétitivité, y compris la fermeture d'une usine de BT à Aachen et la réduction des effectifs à l'échelle mondiale. Nous tirons également parti de notre présence mondiale, tant sur les marchés établis que sur les marchés émergents, pour réaliser des économies. Cette présence nous offre des occasions extraordinaires de développer des relations avec des partenaires et des fournisseurs locaux. Se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections BA et BT, dans lesquelles chaque groupe présente ses prévisions et une mise à jour de ses prévisions antérieures.

### SOUPLESSE FINANCIÈRE ACCRUE EN RAISON DE L'ÉMISSION DE DETTE DE 2,0 MILLIARDS \$ RÉALISÉE EN JANVIER 2013

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

Au cours de l'exercice 2012, nous avons conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions €. La facilité vient à échéance en mars 2015 et est disponible pour BT à des fins de sources de financement. Nous avons également prolongé l'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ d'un an jusqu'en juin 2015 et les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA d'un an, respectivement jusqu'en mai 2015 et juin 2015. Se reporter à la rubrique Facilités de crédit pour plus de détails sur ces facilités.

<sup>1</sup> Se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections BA et BT.

Après la fin de l'exercice, nous avons tiré parti de la solide demande et des conditions avantageuses en matière de fixation des prix des titres d'emprunt sur le marché américain pour accroître considérablement notre souplesse financière en émettant des billets de premier rang non garantis totalisant 2,0 milliards \$ (voir ci-après).

Nos initiatives continues de gestion des passifs (voir les initiatives les plus récentes décrites ci-après) nous ont permis au fil du temps de prolonger le profil des échéances de notre dette, aucune dette importante n'échéant avant l'exercice 2016. Nous gérons nos passifs en prenant en compte les remboursements de la dette, nos cotisations aux régimes d'avantages de retraite et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails sur nos cotisations prévues aux régimes d'avantages de retraite au cours de l'exercice 2013. Selon le programme d'avions, nous pouvons recevoir du financement des gouvernements et des contributions des principaux fournisseurs qui augmentent notre souplesse financière, puisque les gouvernements et les fournisseurs agissent à titre de partenaires partageant des risques de certains projets.

Au 31 décembre 2012, nous disposions de sources de financement disponibles à court terme de 4,3 milliards \$, ou 6,3 milliards \$ sur une base pro forma, y compris la dette émise en janvier 2013. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour plus de détails sur ces sources de financement. Nous avons aussi d'autres facilités, comme des facilités d'affacturage et de cession-bail qui contribuent à nous assurer des sources additionnelles de liquidités.

Il est prévu que nos dépenses en immobilisations reviendront graduellement à un niveau plus normal après avoir atteint un niveau élevé en 2012. Les dates de mise en service de nos programmes d'avions les plus importants s'échelonnent de 2014 à 2017. Les additions nettes de BA aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient atteindre environ 2 milliards \$ en 2013 et diminuer d'environ 500 millions \$ en 2014 et d'un autre 500 millions \$ environ en 2015, au fur et à mesure de la mise en service de nos produits (voir le tableau ci-après).

Pour les années civiles		2013	2014	2015	2016	2017
Échéance de la dette pro forma <sup>1</sup> (en millions de dollars)		–	162 \$	–	1 786 \$	–
Programme	Date de lancement					
<i>Learjet 85</i>	Octobre 2007		Mise en service <sup>2</sup>			
<i>CS100</i>	Juillet 2008		Mise en service <sup>3</sup>			
<i>CS300</i>	Juillet 2008		Mise en service <sup>3</sup>			
<i>Global 7000</i>	Septembre 2010				Mise en service	
<i>Global 8000</i>	Septembre 2010					Mise en service

L'investissement dans les nouveaux produits devrait être financé principalement au moyen de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et de nos sources de financement. BA prévoit une utilisation de flux de trésorerie disponibles d'environ 600 millions \$<sup>4</sup> à l'exercice 2013. À long terme, les flux de trésorerie disponibles de BT devraient en général être alignés sur le RAI, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre<sup>4</sup>.

1 Compte tenu de l'émission de dette réalisée en janvier 2013.  
 2 La mise en service du programme d'avions *Learjet 85* est maintenant prévue pour l'été 2014.  
 3 Se reporter à la rubrique Analyse des résultats de la section BA pour plus de détails.  
 4 Se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections BA et BT.

## NOUS FAISONS PREUVE D'OPPORTUNISME LORSQUE LES CONDITIONS DES MARCHÉS FINANCIERS SONT AVANTAGEUSES

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

Au cours de l'exercice 2012, nous avons émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis à 5,75%, d'un montant total de 500 millions \$, échéant en mars 2022, dont un montant de 151 millions \$ a été utilisé pour rembourser les billets portant intérêt à 6,75% venus à échéance le 1<sup>er</sup> mai 2012. Comme il a été mentionné précédemment, après la fin de l'exercice 2012, nous avons émis, à la valeur nominale, de nouveaux billets de premier rang non garantis d'un montant total de 2,0 milliards \$, qui comprennent des billets de premier rang à 4,25% d'un montant de 750 millions \$ échéant le 15 janvier 2016 et des billets de premier rang à 6,125% d'un montant de 1,25 milliard \$ échéant le 15 janvier 2023.

Nous surveillons continuellement la structure de notre capital pour nous assurer que nous avons les liquidités suffisantes pour

financer nos programmes de développement de produits. À long terme, nous souhaitons améliorer nos indicateurs d'endettement en désendettant le bilan par des remboursements stratégiques de la dette à long terme, cadrant avec la gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil des échéances.

La gestion de nos passifs nets au titre des avantages de retraite et la sécurité des prestations sont également une partie importante de notre gestion globale de la structure du capital. Au fil des ans, nous avons mis en œuvre plusieurs initiatives d'atténuation des risques liés aux passifs et aux actifs au titre des régimes de retraite et avons été proactifs dans la recherche des moyens possibles de réduire les passifs liés aux avantages de retraite. (Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails sur les initiatives de gestion des risques liés à nos régimes de retraite.)

Nous gérons notre solvabilité en utilisant nos indicateurs globaux tels qu'ils sont définis à la rubrique Structure du capital. Notre récente émission de dette devrait avoir une incidence négative temporaire sur nos indicateurs globaux, mais nous croyons que l'ajout de liquidités, au cours d'une période d'investissements relativement élevés, justifie l'endettement accru. En raison de notre endettement accru, Standard & Poor's et Fitch ont réduit notre cote de crédit pour la faire passer de BB+ à BB, correspondant à la cote de Ba2 de Moody's.

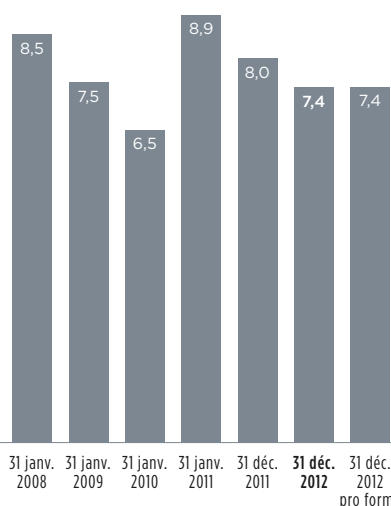
### COTES DE CRÉDIT

	Cote de premier ordre		Cote de Bombardier Inc.	
		31 décembre 2012		31 décembre 2011
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	<b>BB</b>		BB+
Moody's Investors Services	Baa3	<b>Ba2</b>		Ba2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	<b>BB</b>		BB+

Nous maintenons notre engagement d'améliorer notre structure du capital et d'atteindre un statut de société de première qualité, améliorant ainsi notre capacité à saisir des occasions stratégiques. Nous croyons que nous serons bien placés pour améliorer nos cotes de crédit au fur et à mesure que nous progresserons vers l'atteinte de nos objectifs de rentabilité et lorsque la période de pointe des

dépenses en immobilisations sera terminée. Une cote de premier ordre serait avantageuse, car elle réduirait en général le coût de financement, faciliterait notre accès aux marchés financiers et diminuerait le montant et le coût des garanties que nous fournissons en vertu de contrats commerciaux.

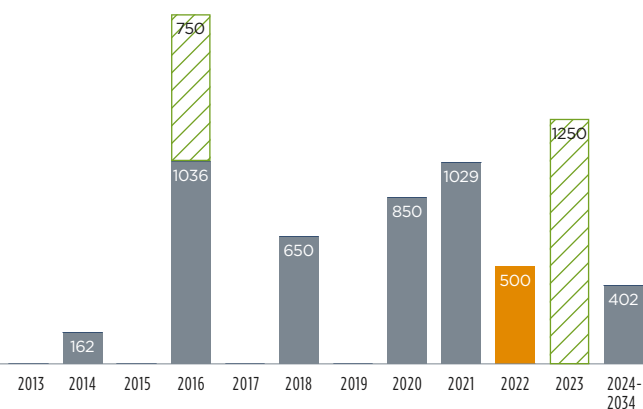
### ÉCHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE DE LA DETTE À LONG TERME (aux; en années)



### PROFIL DES ÉCHÉANCES DE LA DETTE (MONTANT NOMINAL)

(pour les années civiles; en millions de dollars; sur une base pro forma)

- Nouvelle dette émise en janvier 2013
- Nouvelle dette émise à l'exercice 2012
- Dette inchangée à l'exercice 2012





# GESTION DES RISQUES

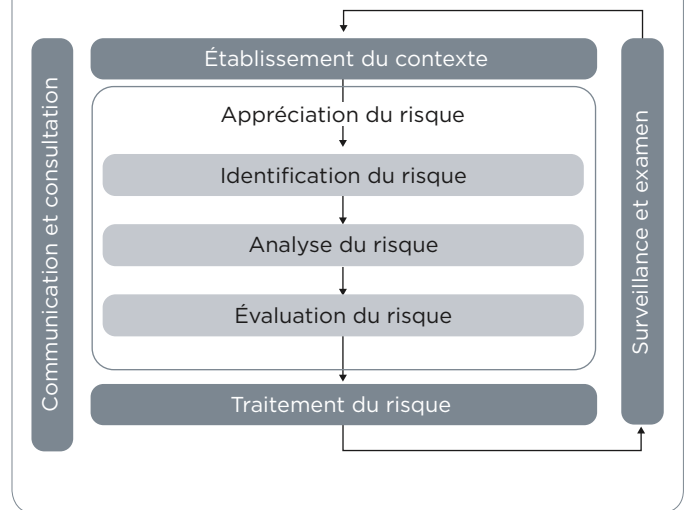
La gestion active des risques a été l'une de nos priorités pendant nombre d'années et constitue une composante importante du cadre de notre stratégie d'entreprise.

La gestion des risques fait partie intégrante de notre manière de planifier et de surveiller nos stratégies d'affaires et d'atteindre les résultats visés. Pour réaliser nos objectifs de gestion des risques, nous avons intégré les activités de gestion des risques dans les responsabilités opérationnelles de la direction. Ces activités font donc partie intégrante de notre structure globale de gouvernance et de responsabilité, et de notre structure globale organisationnelle.

Au cours de l'année civile 2010, nous avons mis en œuvre une politique de gestion du risque et un cadre de gestion du risque qui s'appuient sur la norme ISO 31000. Pour chaque risque ou catégorie de risques, notre processus de gestion du risque comporte des activités qui sont exécutées en un cycle continu. Chaque groupe est responsable de la mise en place des structures, des processus et des outils appropriés pour permettre l'identification adéquate des risques. L'appréciation du risque, y compris l'identification, l'analyse et l'évaluation du risque, assure que chaque risque est analysé pour identifier les conséquences, la rapidité et la probabilité du risque et la suffisance des contrôles existants. Une fois les risques identifiés et évalués, le traitement des risques permet de déterminer les mesures que la direction doit prendre. Le profil de risque de la Société est dynamique et, par conséquent, assujéti à des variations qui doivent être surveillées et examinées sur une base continue. Pour cette raison, notre cadre de gestion du risque requiert également un processus de communication et de consultation continu.

Chaque année, notre équipe du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques évalue nos principaux risques. La haute direction examine cette évaluation des risques et met au point des plans d'action pour traiter les risques identifiés. Le conseil d'administration est ultimement responsable de passer en revue l'ensemble des risques auxquels est exposée la Société. Le conseil d'administration accomplit ses tâches par l'entremise du comité des finances et de gestion des risques, constitué de quatre administrateurs indépendants, qui examine nos risques financiers importants et les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, y compris la suffisance des politiques, des procédures et des contrôles conçus par la direction pour évaluer et gérer ces risques.

## CADRE DE GESTION DES RISQUES



Source : Norme ISO 31000

Chaque groupe a mis en œuvre des processus de gestion des risques qui font partie intégrante de notre gouvernance ainsi que des activités visant à atteindre les objectifs de notre politique de gestion du risque. Pour compléter la revue annuelle du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques, chaque groupe met en œuvre, en collaboration avec le service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques, un processus d'examen trimestriel de ses risques qui permet d'élaborer des cartes de sensibilité normalisées.

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

# Nos principaux risques et nos stratégies d'atténuation des risques

Nos pratiques de gestion des risques visent de nombreux risques (se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres pour plus de détails sur ces risques).

## Principaux risques opérationnels

Parmi les risques auxquels la Société fait face, nous considérons que les risques suivants sont les principaux risques associés aux activités de BA et de BT :

Principaux risques pour BA		Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
<b>Initiatives de développement de produits</b>	Le succès de BA dépend en partie de sa capacité de mettre en service de nouveaux programmes d'avions selon les dates de mise en service prévues et les exigences définies par l'analyse de rentabilité.	Nous atténuons ce risque par divers moyens, qui incluent la mise en œuvre d'un processus rigoureux par examen d'étape pour le développement de produits, notre Système d'ingénierie de Bombardier. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats de la section BA pour plus de détails sur les mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction.
<b>Demande de produits</b>	Le succès de BA dépend en partie de sa capacité d'obtenir suffisamment de commandes pour maintenir une masse critique, soutenir la compétitivité des plateformes d'avions dans leurs segments de marché et générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants pour soutenir les produits existants et les programmes en cours de développement.	Nous atténuons ce risque par divers moyens, qui comprennent l'amélioration des produits, le positionnement de nos équipes de vente pour les rapprocher de nos clients, et le déploiement de notre Système atteindre l'excellence.

Principaux risques pour BT		Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
<b>Conception et homologation de produits et exécution de projets</b>	Le rendement de BT dépend en partie de sa capacité d'exécuter des projets complexes qui exigent souvent l'introduction de multiples nouveaux produits ou de nouvelles technologies. Le lancement réussi de ces nouveaux produits et de ces nouvelles technologies dans les marchés établis et les marchés en croissance rapide dépend de la capacité de BT de concevoir ou d'homologuer ces technologies et ces produits en respectant les échéanciers et les budgets.	Nous atténuons ces risques par divers moyens, qui comprennent 1) une collaboration étroite avec nos clients sur le plan de la conception, 2) la standardisation des processus de développement de produits dans toutes les divisions de BT, 3) des processus d'examen d'étape pour assurer une meilleure consolidation et synchronisation des livrables dans le cadre du projet et 4) l'amélioration continue par l'intermédiaire du Système d'exploitation Bombardier («BOS»).
<b>Demande de produits</b>	Le succès de BT dépend en partie de sa capacité de renouveler son carnet de commandes dans ses principaux marchés et de saisir les occasions de croissance dans les marchés en croissance rapide et dans les nouvelles technologies.	Nous atténuons ces risques en investissant dans des solutions de mobilité et en étant très présents dans les marchés en croissance rapide.

## Principaux risques financiers et de marché

### FLUCTUATIONS DES TAUX DE CHANGE

Nos principaux risques de change sont gérés conformément à notre politique de gestion du risque de change, dans le but d'atténuer l'incidence des fluctuations des taux de change. Cette politique exige que la direction de chaque secteur identifie toute exposition au risque de change réelle ou possible découlant de ses activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie

centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément aux exigences de la politique. De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

### GESTION DU CHANGE

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture <sup>1</sup>	Stratégies d'atténuation des risques
<b>BA</b>	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture de 85% des risques identifiés pour les trois premiers mois, de 75% pour les 15 mois suivants et d'au plus 50% pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
<b>BT</b>	Entrées et sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds.	Couverture de 100% des risques identifiés au moment de la prise de commandes.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre ou acheter des euros, des dollars américains, des francs suisses, des dollars canadiens, des couronnes suédoises et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.
<b>Siège social</b>	Sorties de fonds prévues autres que les intérêts, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens.	Couverture de 85% des risques identifiés pour les 18 premiers mois et d'au plus 75% pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens.
	Décassements d'intérêts libellés en devises autres que le dollar américain, principalement en euros et en dollars canadiens.	Couverture de 100% des risques identifiés, sauf si l'exposition au risque est reconnue comme une couverture économique d'un risque découlant de la conversion en dollars américains des états financiers libellés en monnaie étrangère.	Utilisation de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des euros et des dollars canadiens.
	Exposition aux risques liés au bilan, y compris la dette à long terme et les placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.	Couverture de 100% des risques identifiés ayant une incidence sur nos résultats.	Techniques de gestion des actifs et des passifs. Désignation de dettes à long terme à titre de couvertures de nos placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.

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



## BA

La tranche couverte des coûts importants de BA libellés en monnaie étrangère pour les périodes de 12 mois se terminant les 31 décembre 2013 et 2014 était comme suit au 31 décembre 2012:

### COÛTS IMPORTANTS PRÉVUS DE BA LIBELLÉS EN MONNAIE ÉTRANGÈRE

Périodes de 12 mois se terminant les 31 décembre	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2013	2014	2013	2014
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère	2 770 \$	3 114 \$	312 £	321 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en monnaie étrangère	78 %	34 %	75 %	30 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,9747	0,9737	1,5688	1,5707

#### Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 28 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2013, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 6 millions \$, compte tenu de ces contrats).

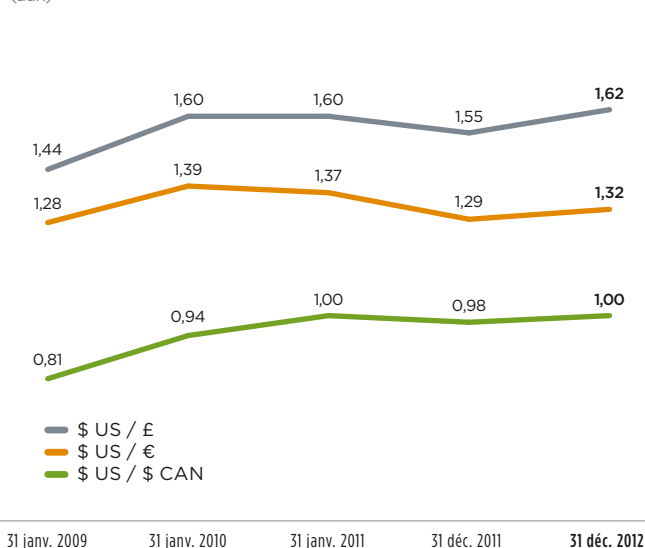
Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2013, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).

#### BT et siège social

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

Les risques liés aux flux de trésorerie identifiés au siège social ne sont pas importants et découlent principalement des charges libellées en dollars canadiens. L'exposition aux risques liés au bilan du siège social découle principalement des placements dans des établissements étrangers et de la dette à long terme. Malgré nos

#### ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE (aux)



stratégies d'atténuation des risques, l'incidence des fluctuations des taux de change sur les capitaux propres peut être considérable, principalement celles de l'euro, étant donné l'importance de nos placements dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.

#### Analyse de sensibilité

Pour nos placements dans des établissements étrangers sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1% de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2012 aurait une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 15 millions \$, compte non tenu des éléments de couverture connexes (5 millions \$, compte tenu des éléments de couverture connexes).

## RISQUE DE CRÉDIT

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

Responsable	Principaux risques	Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
<b>Siège social</b>	Dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et de nos autres instruments de placement.	Le risque de crédit découlant de nos activités de trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisée conformément à notre politique de gestion du risque de change et à notre politique de gestion des investissements. L'objectif visé par ces politiques est de réduire au minimum notre exposition au risque de crédit découlant de nos activités de trésorerie en nous assurant que nous ne traitons qu'avec des institutions financières et des fonds du marché monétaire de première qualité, en fonction de limites préétablies de risque de contrepartie consolidé pour chaque institution financière et chaque fonds. La crise de la dette souveraine dans la zone euro des récentes années a eu une incidence négative sur bon nombre de banques européennes. En raison de notre exposition à ces banques du fait des engagements de crédit et des services que ces banques nous fournissent ainsi que des montants que nous y déposons, il est devenu nécessaire pour nous de surveiller la capacité relative de ces banques de résister à cette crise de la dette souveraine. Nous élaborons un classement de ces banques qui comporte des indicateurs comme les swaps sur défaillance des banques et les swaps sur défaillance de crédit souverain, l'insuffisance de capitaux et l'exposition à certains États souverains européens. Nous comparons ensuite notre exposition à ces banques et adoptons des mesures correctives, au besoin.
<b>BA et BT</b>	Nous sommes exposés au risque de crédit lié à nos créances clients découlant de nos activités commerciales normales et de nos activités de prêt qui ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location accordés à la clientèle de BA relativement à la vente d'avions commerciaux.	Les risques de crédit découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt sont gérés et contrôlés par BA et par BT. Les cotes et les limites de crédit des clients sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de notre expérience auprès des clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen approfondi en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients. Ces cotes de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions selon lesquelles du crédit ou du financement sont attribués à des clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire nos risques de perte. Des procédés de gouvernance particuliers sont en œuvre afin de nous assurer que le risque de crédit découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant qu'un soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

## RISQUE DE LIQUIDITÉ

La gestion de l'exposition au risque de liquidité exige une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de l'établissement de prévisions détaillées de nos flux de trésorerie et de notre situation financière, ainsi que de plans opérationnels et stratégiques à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique, de la conjoncture économique et des besoins saisonniers, du profil des échéances de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, de la conjoncture économique, du financement du développement de produits et de nos autres engagements financiers. De plus, nous surveillons les occasions de financement pour optimiser notre structure du capital et préserver une souplesse financière adéquate. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour une analyse du risque de liquidité lié aux avantages de retraite et de nos stratégies d'atténuation des risques.

## FLUCTUATIONS DES TAUX D'INTÉRÊT

Nos flux de trésorerie futurs sont exposés au risque de fluctuations des taux d'intérêt découlant principalement des actifs et des passifs existants portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. De temps à autre, nous pouvons également être exposés à des variations de taux d'intérêt dans le cadre de certains engagements de financement, lorsqu'un taux futur de financement a été garanti à un client. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient être touchés par une variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques en appariant les positions d'actifs et de passifs, y compris le recours à des instruments financiers dérivés pour modifier de manière synthétique les expositions au risque de taux d'intérêt, notamment des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

Nous sommes aussi exposés à des gains et pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de liquidité, du fait de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, certains placements dans des titres, certaines mesures incitatives à la location et certains instruments financiers dérivés.

En outre, nous sommes économiquement exposés à des gains et pertes sur certains de nos actifs et passifs, en raison des variations de taux d'intérêt. Le principal risque lié aux éléments au bilan provient de nos régimes d'avantages de retraite, en raison de l'asymétrie entre la durée et la valeur nominale des actifs et celles des passifs des régimes, de même que de nos garanties de crédit, de nos garanties de valeur résiduelle et de notre portefeuille de prêts et de créances liées à des contrats de location d'avions. Au cours des dernières années, des initiatives de réduction des risques liés à nos régimes de

retraite ont été mises en œuvre. Pour plus de détails sur les risques et nos initiatives de réduction des risques, se reporter à la rubrique Avantages de retraite. L'exposition découlant de nos garanties de crédit et de nos garanties de valeur résiduelle est en partie atténuée par les positions compensatoires de notre portefeuille de prêts et de créances liées à des contrats de location d'avions et par nos autres actifs financiers comptabilisés à la juste valeur, notamment notre portefeuille de placements.

### *Analyse de sensibilité*

En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des actifs et passifs, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, le RAI aurait été réduit de 55 millions \$ au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

## RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS				
	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2012	2011 <sup>1</sup>	2012	2011 <sup>1</sup>
Revenus	4 755 \$	4 316 \$	16 768 \$	18 347 \$
Coût des ventes	4 129	3 601	14 269	15 444
<b>Marge brute</b>	<b>626</b>	<b>715</b>	<b>2 499</b>	<b>2 903</b>
Charges de vente et d'administration	357	339	1 443	1 439
R et D	103	75	299	271
Quote-part des résultats de participations dans des entreprises associées	(18)	(1)	(45)	(4)
Autres charges (revenus)	9	9	(33)	(5)
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>2</sup></b>	<b>175</b>	<b>293</b>	<b>835</b>	<b>1 202</b>
Éléments spéciaux	163	-	140	-
<b>RAII</b>	<b>12</b>	<b>293</b>	<b>695</b>	<b>1 202</b>
Charges de financement	144	156	596	681
Revenus de financement	(111)	(123)	(599)	(519)
<b>RAI</b>	<b>(21)</b>	<b>260</b>	<b>698</b>	<b>1 040</b>
Impôts sur le résultat (recouvrement)	(35)	46	100	203
<b>Résultat net</b>	<b>14 \$</b>	<b>214 \$</b>	<b>598 \$</b>	<b>837 \$</b>
Attribuable aux				
Débiteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	12 \$	213 \$	588 \$	837 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2 \$	1 \$	10 \$	- \$
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	- \$	0,12 \$	0,32 \$	0,47 \$

1 Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT.

2 Pour plus de détails sur ces mesures non conformes aux PCGR, se reporter à la rubrique ci-après.



## INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2012	2011 <sup>1</sup>	2012	2011 <sup>1</sup>
RAII	12 \$	293 \$	695 \$	1 202 \$
Amortissement et charges de dépréciation d'immobilisations corporelles	118	75	380	333
RAIIA <sup>2</sup>	130 \$	368 \$	1 075 \$	1 535 \$
<b>Sur une base ajustée<sup>2</sup></b>				
RAIIA avant éléments spéciaux	284 \$	368 \$	1 206 \$	1 535 \$
Résultat net ajusté	188 \$	227 \$	692 \$	865 \$
RPA ajusté	0,10 \$	0,13 \$	0,38 \$	0,48 \$

1 Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT.

2 Pour plus de détails sur ces mesures non conformes aux PCGR, se reporter à la rubrique ci-après.

## REVENUS, MARGE RAI ET MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2012	2011 <sup>1</sup>	2012	2011 <sup>1</sup>
<b>Revenus</b>				
BA	2 597 \$	2 016 \$	8 628 \$	8 594 \$
BT	2 158 \$	2 300 \$	8 140 \$	9 753 \$
Consolidés	4 755 \$	4 316 \$	16 768 \$	18 347 \$
<b>Marge RAI</b>				
BA	3,4 %	6,3 %	4,7 %	5,8 %
BT	(3,6) %	7,2 %	3,6 %	7,2 %
Consolidés	0,3 %	6,8 %	4,1 %	6,6 %
<b>Marge RAI avant éléments spéciaux</b>				
BA	3,4 %	6,3 %	4,4 %	5,8 %
BT	4,0 %	7,2 %	5,6 %	7,2 %
Consolidés	3,7 %	6,8 %	5,0 %	6,6 %

1 Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT.

## RAII avant éléments spéciaux, résultat net ajusté et RPA ajusté

Nous croyons que la présentation de certaines mesures de rendement non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de nos états financiers consolidés de mieux comprendre nos résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise.

Le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté sont des mesures non conformes aux PCGR qui excluent des éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base. Par conséquent, ces mesures non conformes aux PCGR procurent des informations plus transparentes aux fins de l'analyse du résultat et améliorent la comparabilité des résultats d'une période à l'autre et de la comparabilité avec les pairs.

- Le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux ne tiennent pas compte de l'incidence des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et des reprises connexes, ni d'autres éléments inhabituels. Les frais de restructuration exclus ont trait aux plans formels et exhaustifs de restructuration et de réduction des effectifs. Nous croyons que ces éléments spéciaux ne sont pas pertinents dans l'évaluation de notre rendement futur. Des événements moins importants ne sont pas considérés comme étant des éléments spéciaux parce qu'ils font partie de nos activités normales.
- Le résultat net ajusté est défini comme le résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la composante financement des coûts nets relatifs aux prestations de retraite (c.-à-d. la désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite moins le rendement prévu des actifs des régimes

de retraite), de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation de provisions et d'instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments. Les gains et les pertes sur les provisions et les instruments financiers qui sont exclus sont ceux qui découlent surtout des fluctuations des rendements du marché, qui soumettent le résultat à une volatilité autre que le résultat de base.

- Le RPA ajusté est 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 et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.

L'exclusion des éléments précités ne signifie pas qu'ils sont nécessairement ponctuels. De temps à autre, nous pouvons exclure d'autres éléments si nous croyons que, ce faisant, nous améliorons la transparence et la comparabilité de l'information. D'autres entités de notre industrie peuvent définir les mesures susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile d'utiliser des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire à d'autres entités pour comparer le rendement de ces entités à notre rendement.

Les tableaux ci-après présentent le rapprochement de ces mesures non conformes aux PCGR avec les mesures financières les plus comparables des IFRS pour les quatrième trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2012 et 2011:

## RAPPROCHEMENT DE MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR ET LES MESURES LES PLUS COMPARABLES DES IFRS

Pour les quatrième trimestres clos les 31 décembre				
	2012		2011	
	(en millions de dollars)	(par action)	(en millions de dollars)	(par action)
<b>RAII</b>	<b>12 \$</b>		<b>293 \$</b>	
Éléments spéciaux				
Frais de restructuration <sup>1,2</sup>	119	0,07 \$	-	- \$
Perte liée à une inondation <sup>1</sup>	19	0,01	-	-
Perte sur la couverture de change <sup>1</sup>	25	0,01	-	-
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	<b>175</b>		<b>293</b>	
Amortissement	109		75	
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	<b>284 \$</b>		<b>368 \$</b>	
<b>Résultat net</b>	<b>14 \$</b>		<b>214 \$</b>	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux	163	0,09 \$	-	- \$
Ajustements des charges (revenus) nets de financement liés aux				
Avantages de retraite	3	-	(1)	-
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	12	0,01	5	-
Incidence fiscale des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	(4)	-	9	0,01
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>188 \$</b>		<b>227 \$</b>	
<b>RPA (en dollars)</b>				
<b>Dilué</b>		<b>- \$</b>		<b>0,12 \$</b>
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement		0,10		0,01
<b>Ajusté</b>		<b>0,10 \$</b>		<b>0,13 \$</b>

1 Relativement à BT.

2 Les frais de restructuration pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comprennent une dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$.

**RAPPROCHEMENT DE MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES  
AUX PCGR ET LES MESURES LES PLUS COMPARABLES DES IFRS**

Pour les exercices clos les 31 décembre				
	2012		2011	
	(en millions de dollars)	(par action)	(en millions de dollars)	(par action)
<b>RAII</b>	<b>695 \$</b>		<b>1 202 \$</b>	
Éléments spéciaux				
Frais de restructuration <sup>1,3</sup>	<b>119</b>	<b>0,07 \$</b>	–	– \$
Gain sur résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital <sup>2</sup>	<b>(23)</b>	<b>(0,01)</b>	–	–
Perte liée à une inondation <sup>1</sup>	<b>19</b>	<b>0,01</b>	–	–
Perte sur la couverture de change <sup>1</sup>	<b>25</b>	<b>0,01</b>	–	–
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	<b>835</b>		<b>1 202</b>	
Amortissement	<b>371</b>		<b>333</b>	
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	<b>1 206 \$</b>		<b>1 535 \$</b>	
<b>Résultat net</b>	<b>598 \$</b>		<b>837 \$</b>	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux	<b>140</b>	<b>0,08 \$</b>	–	– \$
Ajustements des charges (revenus) nets de financement liés aux				
Avantages de retraite	<b>14</b>	<b>0,01</b>	–	–
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	<b>(42)</b>	<b>(0,02)</b>	<b>17</b>	<b>0,01</b>
Tranche d'intérêt d'un gain par suite de la résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital	<b>(17)</b>	<b>(0,01)</b>	–	–
Incidence fiscale des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	<b>(1)</b>	<b>–</b>	<b>11</b>	<b>–</b>
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>692 \$</b>		<b>865 \$</b>	
<b>RPA (en dollars)</b>				
<b>Dilué</b>		<b>0,32 \$</b>		<b>0,47 \$</b>
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement		<b>0,06</b>		<b>0,01</b>
<b>Ajusté</b>		<b>0,38 \$</b>		<b>0,48 \$</b>

1 Relativement à BT.

2 Relativement à BA.

3 Les frais de restructuration pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comprennent une dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$.

## Analyse des résultats consolidés

Une analyse détaillée du RAI figure sous la rubrique Analyse des résultats des sections BA et BT.

### CHARGES NETTES DE FINANCEMENT

Les charges nettes de financement ont totalisé 33 millions \$ pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012 et les revenus nets de financement ont totalisé 3 millions \$ pour l'exercice 2012, comparativement à des charges nettes de financement de 33 millions \$ et 162 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les principaux écarts au quatrième trimestre sont liés à :

- la diminution des charges de financement liées aux variations des taux d'actualisation des provisions (29 millions \$); et
- la diminution des charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture, attribuable à une capitalisation plus élevée des coûts d'emprunt (12 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la hausse des charges nettes de financement liées à certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net (36 millions \$).

La diminution de 165 millions \$ au cours de l'exercice est essentiellement attribuable à :

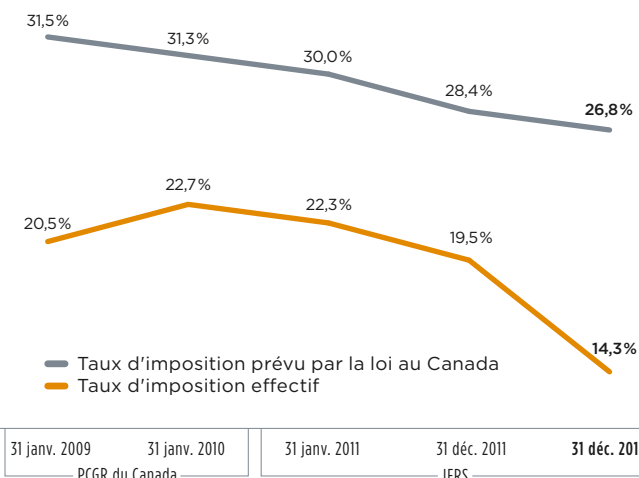
- la diminution des charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture, principalement attribuable à une capitalisation plus élevée des coûts d'emprunt (49 millions \$);
- la diminution des charges de financement liées aux variations des taux d'actualisation des provisions (31 millions \$);
- la hausse des revenus nets de financement liés à certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net (28 millions \$);
- l'augmentation des revenus d'intérêt tirés des placements dans des titres (23 millions \$);
- la baisse de l'amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit (21 millions \$); et
- la tranche intérêts d'un gain de 40 millions \$ lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) (17 millions \$).

## IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Le taux d'imposition effectif pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 a été de 14,3%, compte tenu du recouvrement d'impôt sur le résultat pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8% au Canada.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2011, les taux d'imposition effectifs ont été

### TAUX D'IMPOSITION EFFECTIFS GLOBAUX (pour les exercices clos les)



respectivement de 17,7% et 19,5%, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 28,4% au Canada.

Les taux d'imposition effectifs plus faibles, comparativement aux taux d'imposition prévus par la loi au Canada, sont principalement attribuables à l'incidence positive nette de la comptabilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés antérieurement et de différences permanentes.

## LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

### Bons flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

#### RAPPROCHEMENT DES FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES SECTORIELS (UTILISATION) ET DES FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2012	2011 <sup>1</sup>	2012	2011 <sup>1</sup>
Flux de trésorerie disponibles sectoriels				
BA	277 \$	110 \$	(867) \$	(453) \$
BT	673	564	386	(424)
Flux de trésorerie disponibles sectoriels (utilisation)	950	674	(481)	(877)
Impôts sur le résultat net et intérêts versés nets <sup>2</sup>	(100)	(84)	(260)	(355)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	850	590	(741)	(1 232)
Ajouter: Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	631	391	2 089	1 475
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 481 \$	981 \$	1 348 \$	243 \$

<sup>1</sup> Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT.

<sup>2</sup> Non alloués aux secteurs.



## VARIATION DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2012	2011 <sup>1</sup>	2012	2011 <sup>1</sup>
Solde au début de la période / de l'exercice	2 146 \$	2 708 \$	3 372 \$	4 195 \$
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	850	590	(741)	(1 232)
Produit de la cession des titres déposés en garantie	-	-	-	705
Dividendes versés	(52)	(1)	(249)	(156)
Produit de l'émission de dette à long terme	-	19	509	122
Remboursements de dette à long terme	(14)	(2)	(186)	(15)
Produit de la cession des placements dans des titres DAV	-	-	133	-
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	24	(76)	49	(41)
Achat d'actions classe B détenues en mains tierces en vertu du régime d'UAR	-	-	-	(58)
Achat de participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	(61)
Autres	(58)	134	9	(87)
Solde à la fin de la période / de l'exercice	2 896 \$	3 372 \$	2 896 \$	3 372 \$

1 Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT.

## SOLIDES SOURCES DE FINANCEMENT

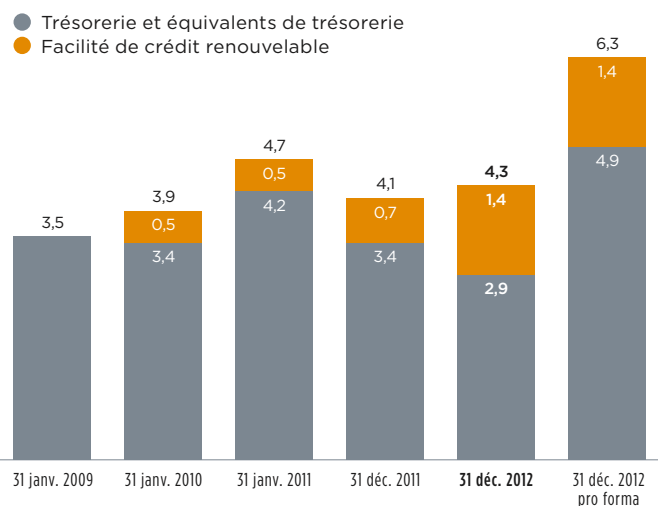
Les montants pro forma tiennent compte de nos sources de financement au 31 décembre 2012, y compris notre émission de dette de 2,0 milliards \$ réalisée en janvier 2013 et comptabilisée comme si elle était entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

## SOURCES DE FINANCEMENT À COURT TERME DISPONIBLES

Aux	Trésorerie et équivalents de trésorerie	Facilités de crédit renouvelables disponibles	Sources de financement disponibles à court terme
31 décembre 2012, pro forma	4 869 \$	1 410 \$	6 279 \$
<b>31 décembre 2012</b>	<b>2 896 \$</b>	<b>1 410 \$</b>	<b>4 306 \$</b>
31 décembre 2011	3 372 \$	750 \$	4 122 \$

Nos sources de financement disponibles à court terme comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les montants disponibles en vertu de nos facilités de crédit renouvelables non garanties.

En mars 2012, BT a conclu une facilité de crédit renouvelable non garantie d'un montant de 500 millions € (660 millions \$), disponible comme source de financement pour ses besoins généraux. La nouvelle facilité arrive à échéance en mars 2015 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. En avril 2012, nous avons prolongé d'un an l'échéance de notre facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, disponible aux fins générales de l'entreprise, jusqu'en juin 2015. Aux termes de ces facilités, nous devons respecter les mêmes clauses financières restrictives que celles des facilités de lettres de crédit de BA et de BT (se reporter à la rubrique Autres facilités ci-après pour plus de détails).

SOURCES DE FINANCEMENT DISPONIBLES À COURT TERME  
(aux; en milliards de dollars)

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie prévus liés aux activités opérationnelles, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme de 6,3 milliards \$ sur une base pro forma nous permettront de développer de nouveaux produits

pour accroître notre compétitivité et soutenir notre croissance, verser des dividendes dans la mesure où le conseil d'administration déclare pareils dividendes et satisfaire à tous les autres besoins financiers prévus à court terme.

## CALENDRIER PRÉVU DES BESOINS FUTURS DE LIQUIDITÉS

	31 décembre 2012				
	Total	Moins d'un an	1 à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dette à long terme – pro forma <sup>1</sup>	6 925 \$	45 \$	225 \$	1 883 \$	4 772 \$
Paielements d'intérêt – pro forma	3 824	440	876	827	1 681
Obligations au titre des contrats de location simple	647	130	155	94	268
Obligations d'achat <sup>2</sup>	11 366	7 062	3 601	342	361
Fournisseurs et autres créditeurs	3 553	3 500	8	7	38
Autres passifs financiers	1 299	283	160	148	708
Passifs financiers dérivés	142	129	13	–	–
	27 756 \$	11 589 \$	5 038 \$	3 301 \$	7 828 \$

<sup>1</sup> Inclut les remboursements de capital seulement.

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

Le tableau ci-dessus présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. De plus, des frais de restructuration de BT de 90 millions \$ et 22 millions \$ devraient être versés respectivement en 2013 et 2014. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau ci-dessus en raison de l'incertitude à l'égard du montant et du calendrier de paiements découlant de leur nature

conditionnelle. En outre, les cotisations requises en trésorerie à nos régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau ci-dessus, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. En 2013, les cotisations à nos régimes de retraite sont estimées à 551 millions \$ (se reporter à la rubrique Avantages de retraite ci-après pour plus de détails). Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

## AUTRES FACILITÉS

### FACILITÉS DE LETTRES DE CRÉDIT

Les facilités de lettres de crédit ne sont disponibles qu'aux fins de l'émission de lettres de crédit. Comme ces facilités constituent des engagements non capitalisés de la part de banques, la Société les obtient généralement à un meilleur coût que les facilités de crédit qui sont utilisées à des fins d'emprunt. Les lettres de crédit sont émises à l'appui de nos obligations d'exécution et des avances reçues des clients. Au 31 décembre 2012, le montant confirmé en vertu des facilités de BA et de BT et de notre facilité de garantie pour cautionnement bancaire s'élevait à 6,0 milliards \$ (5,9 milliards \$ au 31 décembre 2011). Les lettres de crédit émises en vertu de ces facilités totalisaient 4,1 milliards \$ au 31 décembre 2012 (4,4 milliards \$ au 31 décembre 2011). En avril 2012, nous avons prolongé les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA d'une année, respectivement jusqu'en mai 2015 et juin 2015.

En plus des lettres de crédit en cours susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 985 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2012 (753 millions \$ au 31 décembre 2011 et 708 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

Nous utilisons aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de BT. Un montant de 2,3 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2012 (2,1 milliards \$ au 31 décembre 2011 et 2,0 milliards \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

Voir la Note 30 – Facilités de crédit, aux états financiers consolidés, pour de plus amples renseignements.

## CLAUSES FINANCIÈRES RESTRICTIVES

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et de nos deux facilités de crédit renouvelables non garanties disponibles aux fins d'emprunt, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. Les facilités de lettres de crédit de BA de 600 millions \$ et notre facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 500 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure BT. Les facilités de lettres de crédit de BT de 3,4 milliards € (4,5 milliards \$) et les clauses financières restrictives de sa facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (660 millions \$) exigent un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (792 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport. Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées aux 31 décembre 2012 et 2011.

## FACILITÉS D'AFFACTURAGE HORS BILAN

Dans le cours normal de ses affaires, BT a mis en place des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 886 millions € (1,2 milliard \$) étaient en cours au 31 décembre 2012 en vertu de ces facilités (580 millions € [751 millions \$] au 31 décembre 2011). Des créances clients respectivement de 316 millions € (408 millions \$) et 963 millions € (1239 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2012 (respectivement 183 millions € [250 millions \$] et 581 millions € [812 millions \$] au cours du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2011).

## FACILITÉS DE CESSIION-BAIL AU BILAN

De plus, BA conclut des facilités de cession-bail avec des tiers, en vertu desquelles nous pouvons vendre certains avions d'affaires d'occasion et les relouer pour une période d'au plus 24 mois. Nous avons le droit de racheter ces avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Au 31 décembre 2012, nous avons conclu avec des tiers deux facilités de cession-bail confirmées totalisant 295 millions \$, en vertu desquelles un montant total de 168 millions \$ était en cours au 31 décembre 2012 (220 millions \$ confirmés et de 163 millions \$ en cours au 31 décembre 2011).

# AVANTAGES DE RETRAITE

Notre déficit d'avantages de retraite s'est stabilisé en 2012

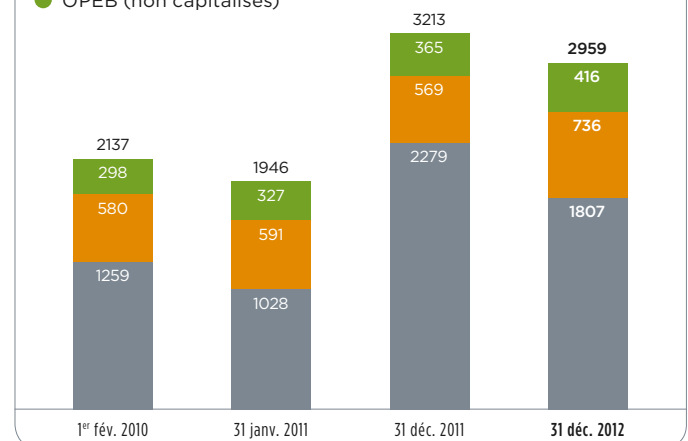
## SURVOL DE NOS RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Nous offrons plusieurs régimes d'avantages de retraite au Canada et à l'étranger qui comprennent des régimes de retraite capitalisés et non capitalisés, ainsi que d'autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi («OPEB») non capitalisés. Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales. Il y aura donc toujours un déficit pour les régimes non capitalisés.

Les régimes de retraite sont définis comme des régimes à prestations définies ou des régimes à cotisations définies, d'après le partage du risque inhérent au régime. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent.

### PASSIFS NETS LIÉS AUX AVANTAGES DE RETRAITE (aux; en millions de dollars)

- Régimes de retraite (capitalisés)<sup>1</sup>
- Régimes de retraite (non capitalisés)
- OPEB (non capitalisés)



1. Comprendent les crédits des services passés non comptabilisés, le passif découlant de l'exigence de financement minimal et l'incidence du test de plafonnement de l'actif.

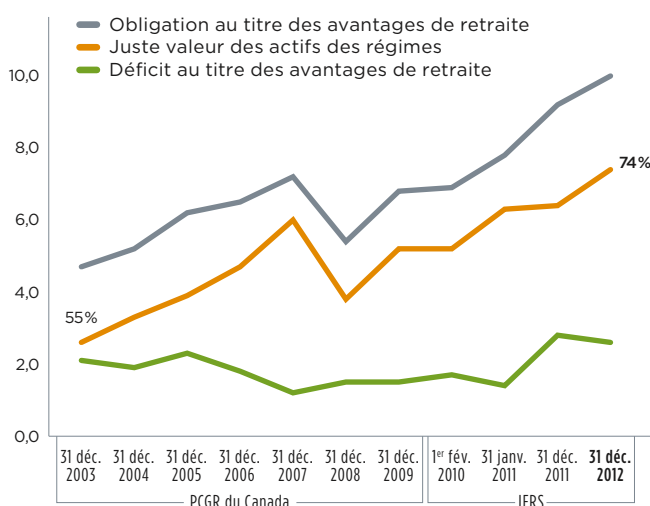
## INITIATIVES DE GESTION DES RISQUES

Nous avons pris plusieurs mesures au cours des dix dernières années pour réduire graduellement les principaux risques qui découlent des passifs et des actifs au titre des régimes de retraite, notamment :

- réduction de la répartition cible dans des titres de capitaux propres d'environ 20%;
- liquidation des placements dans des fonds de couverture et des placements privés;
- transition aux obligations à long terme et aux obligations à rendement réel indexées sur l'inflation à long terme;
- mise en œuvre de stratégies de superposition de couvertures de taux d'intérêt;
- établissement de positions dans des actifs à rendement réel (c.-à-d. actifs d'infrastructures et immobiliers);
- mise en œuvre de stratégies de couverture de change;
- introduction du plafonnement de l'indexation des prestations futures (régimes du R.-U.);
- offre de régimes de retraite à cotisations définies aux nouveaux employés dans plusieurs pays;
- offre de paiements forfaitaires aux titulaires d'une rente différée aux termes de nos régimes de retraite aux É.-U.; et
- mise en œuvre d'une stratégie visant à constituer des rentes pour les titulaires en vertu de nos régimes de retraite aux É.-U. et d'autres régimes de retraite arrivés à maturité lorsque la conjoncture du marché est favorable.

Outre les initiatives susmentionnées, qui ont permis d'atténuer la volatilité du déficit de nos régimes de retraite, nous avons versé au fil des ans des cotisations en excédent des coûts des services afin de réduire ce déficit. En raison de toutes ces initiatives, le ratio de la juste valeur des actifs des régimes sur la valeur actuelle des obligations au titre des régimes de retraite a augmenté, passant de 55% en 2003 (selon les PCGR du Canada) à 74% en 2012 (selon les IFRS). Ce ratio augmente à 80% au 31 décembre 2012 lorsqu'il comprend seulement la valeur actuelle des obligations des régimes de retraite capitalisés.

### ÉVOLUTION DES ACTIFS DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES OBLIGATIONS ET DU DÉFICIT (aux; en milliards de dollars)



## PASSIFS NETS LIÉS AUX AVANTAGES DE RETRAITE

Les passifs nets liés aux avantages de retraite ont diminué à 3,0 milliards \$. La diminution de 254 millions \$ des passifs nets liés aux avantages de retraite s'explique comme suit :

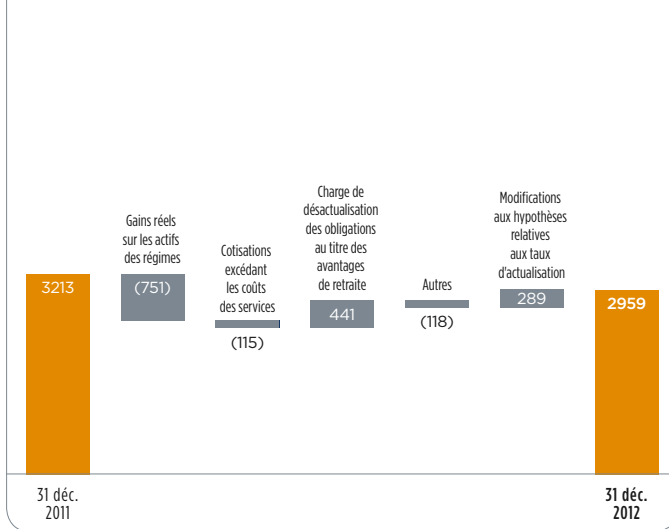
VARIATION DES PASSIFS NETS LIÉS AUX AVANTAGES DE RETRAITE	Régimes de retraite	OPEB	Total
Solde au 31 décembre 2011	2 847 \$	366 \$	3 213 \$
Gains réels sur les actifs des régimes de retraite	(751)	-	(751)
Charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite	424	17	441
Cotisations de la Société	(404)	(15)	(419)
Coûts des services	292	12	304
Fluctuations des taux d'actualisation	300	(11)	289
Fluctuations du taux de croissance des salaires	(142)	-	(142)
Fluctuations des taux de change	70	10	80
Autres écarts actuariels, montant net	(92)	36	(56)
<b>Solde au 31 décembre 2012<sup>1</sup></b>	<b>2 544 \$</b>	<b>415 \$</b>	<b>2 959 \$</b>

1 Comprend des actifs liés aux avantages de retraite de 38 millions \$ au 31 décembre 2012 (13 millions \$ au 31 décembre 2011).



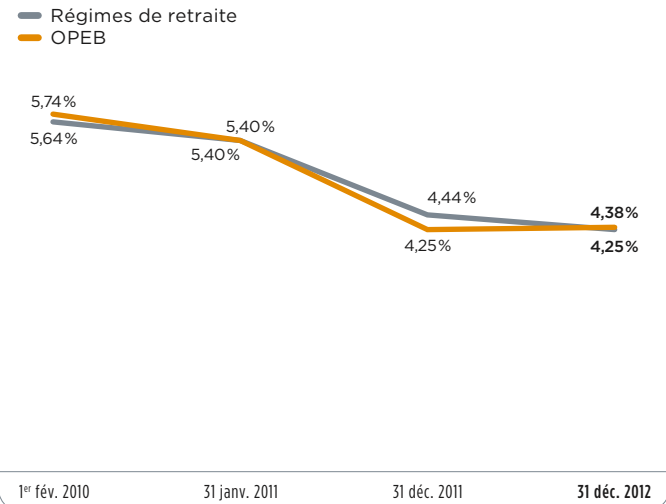
### DIMINUTION DES PASSIFS NETS LIÉS AUX AVANTAGES DE RETRAITE

(pour l'exercice clos le 31 décembre 2012; en millions de dollars)



### ÉVOLUTION DU TAUX D'ACTUALISATION MOYEN PONDERÉ

(utilisé pour établir l'obligation au titre des prestations définies aux)



### Actifs des régimes et cotisations

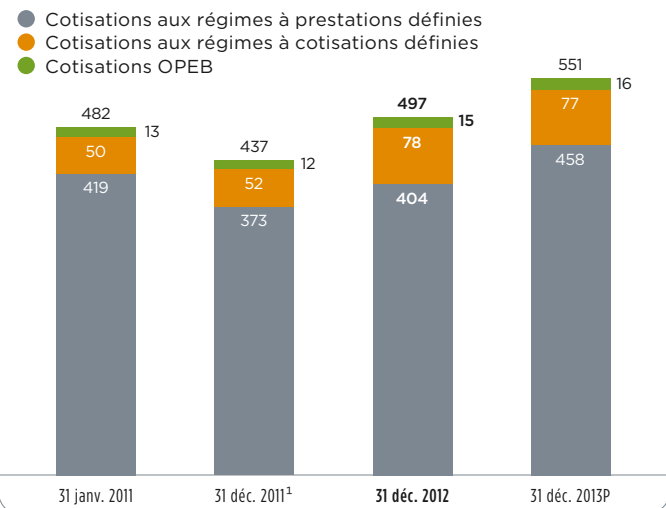
La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Au cours de l'exercice 2012, nous avons réalisé un rendement positif de 751 millions \$, ce qui, avec les cotisations excédant les coûts des services, explique en grande partie la diminution du passif net lié aux avantages de retraite.

Au cours des trois dernières années, nos cotisations moyennes aux régimes capitalisés à prestations définies se sont élevées à environ 400 millions \$ par année. Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 458 millions \$ pour l'exercice 2013. Le niveau futur des cotisations devrait augmenter si les rendements obligataires se maintiennent à leur creux historique ou si le rendement prévu des actifs est inférieur aux attentes.

À l'exercice 2012, nous avons versé des cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies totalisant 78 millions \$. Les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies sont estimées à 77 millions \$ pour l'exercice 2013.

### COTISATIONS AUX RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

(pour les exercices clos les; en millions de dollars)



P : Prévision

1 Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, les cotisations aux régimes de BA ont été calculées sur 11 mois et celles de BT, sur 12 mois.

## COÛT DES AVANTAGES DE RETRAITE

Le coût des avantages de retraite pour l'exercice 2013 liés aux régimes de retraite à prestations définies est estimé à 435 millions \$, comparativement à 313 millions \$ pour l'exercice 2012. Cette augmentation est principalement attribuable à l'adoption de la norme IAS 19 modifiée, *Avantages du personnel*, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, qui exige la comptabilisation des charges et

des revenus d'intérêt en appliquant le taux utilisé pour actualiser l'obligation au titre des prestations définies aux passifs nets liés aux régimes à prestations définies. Selon la norme IAS 19 actuellement en vigueur, les revenus d'intérêt sont calculés d'après le montant brut des actifs sur la base du rendement prévu des actifs des régimes.

### COÛT DES AVANTAGES DE RETRAITE

	Exercice clos le 31 décembre 2012	Exercice se terminant le 31 décembre 2013
	Montant réel (IAS 19 en vigueur)	Montant estimé (IAS 19 modifiée)
Régimes de retraite à prestations définies	280 \$	404 \$
OPEB	33	31
Total des régimes à prestations définies	313	435
Régimes de retraite à cotisations définies	78	77
Total des coûts des avantages de retraite	391 \$	512 \$
Comptabilisés comme suit		
Charge RAll ou coûts capitalisés	377 \$	397 \$
Charges de financement	441 \$	115 \$
Revenus de financement	(427) \$	s. o.

s. o. : sans objet

Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur l'adoption de l'IAS 19 modifiée, *Avantages du personnel*, et les retraitements pour l'exercice 2012.

### Analyse de sensibilité

Les passifs au titre des avantages de retraite dépendent grandement des taux d'actualisation, des taux d'inflation prévus et des taux de croissance prévus des salaires. Les taux d'actualisation représentent

le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de la période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, les taux d'actualisation varient selon la conjoncture du marché.

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2013	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2012
Taux d'actualisation	(33) \$	(446) \$
Taux d'inflation	8 \$	127 \$
Taux de croissance des salaires	11 \$	91 \$

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 21 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés.

# STRUCTURE DU CAPITAL

Nous analysons notre structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société. Nous gérons et nous surveillons nos indicateurs globaux de façon à établir un profil d'entreprise de première qualité dans un horizon de moyen à long terme.

Le rapprochement de ces indicateurs avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR. Le RAIL ajusté et

le RAILA ajusté excluent des éléments spéciaux comme des frais de restructuration, les charges de dépréciation importantes et les reprises connexes, et d'autres éléments inhabituels qui, à notre avis, devraient être exclus pour évaluer la solvabilité de la Société.

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

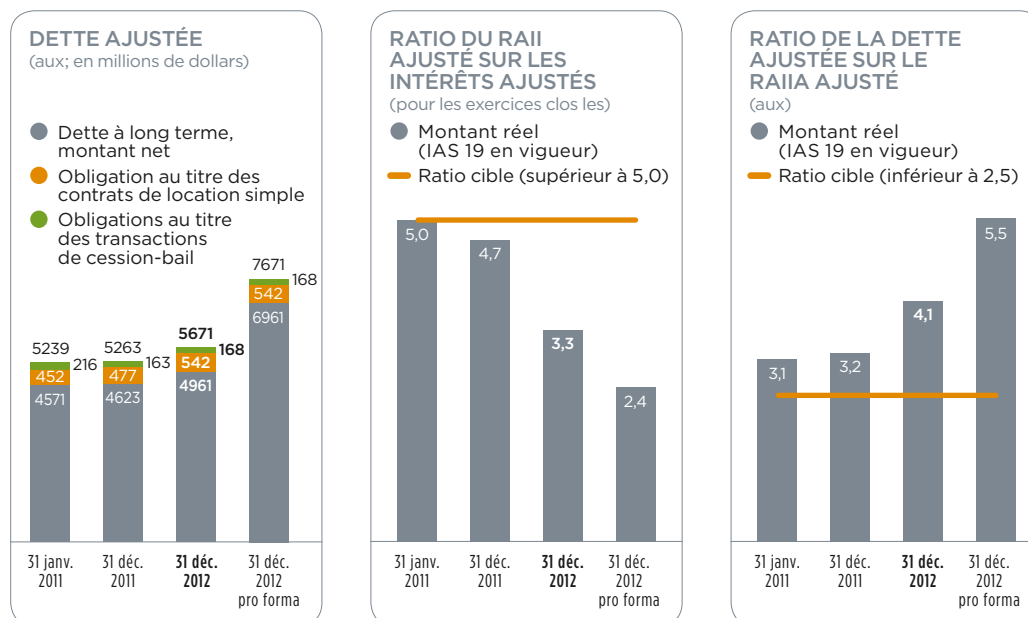
- ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés supérieur à 5,0; et
- ratio de la dette ajustée sur le RAILA ajusté inférieur à 2,5.

## INDICATEURS GLOBAUX<sup>1,2</sup>

	31 décembre 2012 pro forma	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>3</sup>	Explication des principaux écarts
<b>Ratio de couverture des intérêts</b>				
RAIL ajusté	960 \$	<b>957 \$</b>	1 271 \$	Détérioration de l'exercice 2011 à l'exercice 2012 attribuable à la diminution de la rentabilité des deux secteurs d'activité. Les montants pro forma révèlent une détérioration accrue en raison de la hausse des intérêts pro forma versés.
Intérêts ajustés	397 \$	<b>289 \$</b>	271 \$	
<b>Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés</b>	2,4	<b>3,3</b>	4,7	
<b>Ratio du levier financier</b>				
Dette ajustée	7 671 \$	<b>5 671 \$</b>	5 263 \$	Détérioration, du 31 décembre 2011 au 31 décembre 2012, découlant surtout de l'émission de dette à long terme de 500 millions \$, en partie contrebalancée par un remboursement de 151 millions \$, et de la baisse de la rentabilité des deux secteurs d'activité. Les montants pro forma révèlent une détérioration accrue du fait de l'accroissement de la dette à long terme.
RAIIA ajusté	1 391 \$	<b>1 388 \$</b>	1 657 \$	
<b>Ratio de la dette ajustée sur le RAILA ajusté</b>	5,5	<b>4,1</b>	3,2	

- 1 Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR ci-après pour les définitions et le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.  
 2 Les montants pro forma tiennent compte de l'émission de dette de 2,0 milliards \$ réalisée en janvier 2013 comme si elle avait eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2012.  
 3 Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

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



Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément notre passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 3,0 milliards \$ au 31 décembre 2012 (3,2 milliards \$ au 31 décembre 2011). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme celles qui touchent les croissances futures des salaires, les taux d'inflation, les taux de mortalité et les taux d'actualisation courants. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des

fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons de près l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et avons mis en œuvre des initiatives importantes d'atténuation des risques au cours des dernières années pour atténuer graduellement les risques principaux liés aux régimes d'avantages de retraite. (Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.)

## MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

### MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

<b>RAIIA</b>	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat, amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	RAII excluant l'incidence des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et des reprises connexes, et d'autres éléments inhabituels.
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	RAII avant éléments spéciaux, amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
<b>Résultat net ajusté</b>	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la composante financement des coûts nets relatifs aux prestations de retraite (c.-à-d. la désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite moins le rendement prévu des actifs des régimes de retraite), de certains gains et de certaines 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.
<b>RPA ajusté</b>	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.
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.
<b>Dette ajustée</b>	Dette à long terme comme présentée dans les états de la situation financière consolidés ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les obligations au titre des transactions de cession-bail et la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.
<b>RAII ajusté</b>	RAII avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple, et intérêts reçus (d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, ajustés au besoin pour tenir compte du règlement des dérivés de couverture de juste valeur avant leur date d'échéance contractuelle).
<b>RAIIA ajusté</b>	RAII ajusté, plus l'amortissement, les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement pour l'amortissement afin de tenir compte des contrats de location simple.
<b>Intérêts ajustés</b>	Intérêts versés, d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, plus la charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail et l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

Nous croyons qu'un grand nombre d'utilisateurs de notre rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures de rendement. Ces mesures non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS; par conséquent, d'autres utilisant ces termes peuvent les calculer différemment.

Nous fournissons aussi certaines mesures sur une base pro forma comme si notre émission de dette de 2,0 milliards \$ réalisée en janvier 2013 avait été en place au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Les rapprochements avec les mesures financières les plus comparables des IFRS sont présentés dans les tableaux ci-après, à l'exception des rapprochements suivants:

- RAIIA avec le RAI – se reporter aux tableaux Résultats opérationnels respectifs des sections BA et BT;
- RAI avant éléments spéciaux et RAIIA avant éléments spéciaux avec le RAI – se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés;
- résultat net ajusté avec le résultat net et RPA ajusté avec le RPA dilué – se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- flux de trésorerie disponibles (utilisation) avec les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter au tableau Rapprochement des flux de trésorerie disponibles sectoriels (utilisation) et des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de la rubrique Liquidités et sources de financement.



## RAPPROCHEMENT DE LA DETTE AJUSTÉE ET DE LA DETTE À LONG TERME

	Aux		
	31 décembre 2012 pro forma	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Dettes à long terme	7 405 \$	5 405 \$	4 941 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture	(444)	(444)	(318)
Dettes à long terme, montant net	6 961	4 961	4 623
Obligations au titre des transactions de cession-bail	168	168	163
Obligations au titre des contrats de location simple <sup>1</sup>	542	542	477
Dettes ajustées	7 671 \$	5 671 \$	5 263 \$

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

## RAPPROCHEMENT DU RAIIA AJUSTÉ ET DU RAI AJUSTÉ, PAR RAPPORT AU RAI

	Exercices		
	2012 pro forma	2012	2011 <sup>1</sup>
RAI	695 \$	695 \$	1 202 \$
Éléments spéciaux <sup>2</sup>	140	140	-
Intérêts reçus	100	97	40
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple <sup>3</sup>	25	25	29
RAI ajusté	960	957	1 271
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple <sup>4</sup>	60	60	53
Amortissement	371	371	333
RAIIA ajusté	1 391 \$	1 388 \$	1 657 \$

1 Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur ces éléments spéciaux. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, les éléments spéciaux comprennent la dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$.

3 Représente les coûts d'intérêt sur une dette correspondant au montant inclus dans la dette ajustée, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

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

## RAPPROCHEMENT DES INTÉRÊTS AJUSTÉS ET DES INTÉRÊTS VERSÉS

	Exercices		
	2012 pro forma	2012	2011 <sup>1</sup>
Intérêts versés	367 \$	259 \$	238 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	5	5	4
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple <sup>2</sup>	25	25	29
Intérêts ajustés	397 \$	289 \$	271 \$

1 Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Représente les coûts d'intérêt sur une dette correspondant au montant inclus dans la dette ajustée, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

# SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	Augmentation (diminution)		Explication des principaux écarts autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart excluant l'incidence des taux de change	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>2 896 \$</b>	3 372 \$	49 \$	(525) \$	Se reporter au tableau Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et aux rubriques Flux de trésorerie disponibles des sections BA et BT pour plus de détails
Créances clients et autres débiteurs	<b>1 525</b>	1 408	22	95	111 \$ Niveau plus élevé de BT (16) Niveau moins élevé de BA
Stocks bruts	<b>12 079</b>	11 992	132	(45)	(544) \$ Attribuable aux livraisons dans le cadre de plusieurs contrats de BT avant l'accélération des contrats dans la phase de démarrage  499 Attribuable principalement aux travaux en cours des programmes aéronautiques, essentiellement pour des avions d'affaires, en partie contrebalancés par une diminution du nombre d'avions d'affaires d'occasion
Avances et facturations progressives liées aux contrats à long terme	<b>(6 365)</b>	(6 479)	106	(220)	Diminution des avances et des facturations progressives sur des contrats existants, en partie compensée par des avances sur de nouvelles commandes
Avances sur programmes aéronautiques	<b>(4 653)</b>	(4 054)	-	599	Attribuable principalement au nombre de nouvelles commandes supérieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux
Immobilisations corporelles	<b>2 028</b>	1 864	20	144	338 \$ Additions nettes (194) Amortissement et dépréciation
Outillage des programmes aéronautiques	<b>4 770</b>	3 168	-	1 602	1 728 \$ Additions - se reporter à la rubrique Analyse des résultats de la section BA (126) Amortissement
Goodwill	<b>2 325</b>	2 253	72	-	Aucun écart
Actifs d'impôt sur le résultat différé	<b>1 452</b>	1 506	-	(54)	Attribuable principalement à l'utilisation d'actifs d'impôt sur le résultat différé dans plusieurs pays, en partie contrebalancée par la reprise nette de la dépréciation
Autres actifs financiers	<b>1 759</b>	1 831	4	(76)	(180) \$ Diminution des placements dans des titres  (45) Diminution des prêts et créances liées à des contrats de location  184 Augmentation des instruments financiers dérivés
Autres actifs	<b>1 306</b>	1 064	9	233	95 \$ Augmentation des taxes de vente et autres taxes  66 Augmentation des charges payées d'avance

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	Augmentation (diminution)		Explication des principaux écarts autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart excluant l'incidence des taux de change	
Fournisseurs et autres crédateurs	(3 553) \$	(3 210) \$	41 \$	302 \$	284 \$ Niveau plus élevé de BA 64 Niveau plus élevé de BT (46) Montant moins élevé des dividendes payables
Provisions	(1 586)	(1 672)	18	(104)	Découlant principalement d'une diminution nette des provisions pour garanties de produits (pour les contrats de BT approchant la fin de la période de garantie), garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle, en partie contrebalancée par une provision de BT pour les frais de restructuration
Partie non courante de la dette à long terme	(5 360)	(4 748)	44	568	509 \$ Émission de dette à long terme, essentiellement de billets de premier rang non garantis totalisant 500 millions \$, échéant en mars 2022
Passif lié aux avantages de retraite	(2 997)	(3 226)	22	(251)	Se reporter au tableau Variation des passifs nets liés aux avantages de retraite pour plus de détails
Autres passifs financiers	(1 056)	(1 234)	3	(181)	(205) \$ Diminution des instruments financiers dérivés (148) Diminution de la partie courante de la dette à long terme 81 Augmentation des avances gouvernementales remboursables 40 Augmentation des coûts non récurrents des fournisseurs
Autres passifs	(3 193)	(3 164)	39	(10)	(125) \$ Diminution des frais courus relatifs aux contrats à long terme 70 Augmentation des revenus différés
Capitaux propres	(1 377)	(671)	s. o.	706	598 \$ Résultat net (206) Dividendes 306 AERG – attribuable principalement aux gains actuariels nets liés aux régimes d'avantages de retraite et au gain net sur instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie 8 Autres

s. o. : sans objet



## RAPPORT DE GESTION

# AÉRONAUTIQUE

Les données exposées dans la présente section du rapport de gestion contiennent des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR et sont regroupées par segment de marché (avions d'affaires, avions commerciaux et services), reflétant notre structure organisationnelle.

Nous croyons que la présentation de certaines mesures de rendement non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de notre rapport de gestion de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes de BA et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre activité. Le RAI et le RAIIA avant éléments spéciaux sont des mesures non conformes aux PCGR qui excluent des éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base. Par conséquent, ces mesures non conformes aux PCGR procurent de l'information plus transparente aux fins de l'analyse du résultat et améliorent la comparabilité des résultats d'une période à l'autre, tout en offrant une meilleure comparabilité avec les pairs.

### MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT ..... 63

Mesures clés et indicateurs connexes de rendement nous permettant  
d'évaluer nos progrès

Nos résultats des cinq derniers exercices

### PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS ..... 65

Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient

Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs

### FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE ..... 66

Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats

et de nos principaux événements

### INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE ..... 67

Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités

### ANALYSE DES RÉSULTATS ..... 75

Notre performance financière pour le quatrième trimestre

et l'exercice clos le 31 décembre 2012

Une mise à jour des investissements dans le développement de produits

Carnet de commandes et effectifs au 31 décembre 2012

Pour de l'information supplémentaire sur les produits et la stratégie de BA ainsi que sur le marché et l'industrie aéronautique, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de BA disponible dans la section Profil du site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).



# MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

## MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT

<b>Croissance et position en regard de la concurrence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs.</li> <li>• Ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>1</sup>, comme indicateur des revenus futurs. Le ratio représente les commandes nettes reçues sur les livraisons d'avions, mesurées en unités au cours d'une période donnée.</li> <li>• Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance.</li> <li>• Parts de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de la position en regard de la concurrence.</li> </ul>
<b>Rentabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RAI, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux<sup>2,3</sup> et marge RAI avant éléments spéciaux<sup>2,3</sup>, comme mesures du rendement.</li> </ul>
<b>Liquidités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flux de trésorerie disponibles<sup>2</sup>, comme mesure de la génération de liquidités.</li> </ul>
<b>Satisfaction de la clientèle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients.</li> <li>• Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits.</li> </ul>
<b>Exécution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'étapes importantes dans le développement de produits, comme mesure d'une exécution sans faille.</li> <li>• Réalisation d'objectifs d'engagement et d'habilitation, comme mesure d'engagement et de motivation des employés.</li> <li>• Déploiement du Système atteindre l'excellence (SAE), comme mesure d'amélioration continue visant à intégrer les meilleures pratiques de calibre international à toutes nos activités.</li> </ul>

1 Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

2 Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

3 Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain de 23 millions \$ comptabilisé dans le RAI à la suite de la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous les sites de BA récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon les indicateurs de rendement ciblés. Un total de 16600 employés de par le monde participent maintenant au programme. En 2012, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI, les flux de trésorerie disponibles, les livraisons à temps des avions, la ponctualité des vols et l'exécution selon le calendrier de nos programmes de développement de nouveaux produits.

Le SAE est le système de gestion intégré de BA. Il favorise l'engagement tant des employés que des clients pour que nous réalisons nos objectifs d'entreprise. Le système est constitué de cinq niveaux, de Bronze à Diamant. Toutes les équipes ont atteint les certifications Bronze et Argent et se sont engagées à atteindre la certification Or. Quelques équipes obtiendront la certification Or en 2013, et nous nous attendons à ce que l'ensemble des équipes l'obtienne d'ici la fin de 2015. Les résultats du sondage mené auprès des employés en 2012 plaçaient BA parmi les meilleures entreprises pour ce qui est de leur engagement.

## SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

	IFRS			PCGR du Canada	
Pour les exercices clos les et aux	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>4</sup>	31 janvier 2011	31 janvier 2010	31 janvier 2009
Revenus	8 628 \$	8 594 \$	8 809 \$	9 357 \$	9 965 \$
Nombre de livraisons d'avions (en unités)					
Avions d'affaires	179	163	155	176	235
Avions commerciaux	50	78	97	121	110
Avions amphibies	4	4	4	5	4
	233	245	256	302	349
Commandes nettes (en unités)	481	249	201	11	367
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons <sup>1</sup>	2,1	1,0	0,8	-	1,1
Carnet de commandes (en milliards) <sup>5</sup>	32,9 \$	23,9 \$	20,4 \$	16,7 \$	23,5 \$
RAII	405 \$	502 \$	554 \$	473 \$	896 \$
Marge RAI	4,7 %	5,8 %	6,3 %	5,1 %	9,0 %
RAII avant éléments spéciaux <sup>2,3</sup>	382 \$	502 \$	554 \$	473 \$	896 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>2,3</sup>	4,4 %	5,8 %	6,3 %	5,1 %	9,0 %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) <sup>2</sup>	(867) \$	(453) \$	5 \$	(267) \$	128 \$
Nombre total d'employés <sup>6</sup>	35 500	33 600	30 300	28 900	32 500

1 Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

2 Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

3 Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain de 23 millions \$ comptabilisé dans le RAI à la suite de la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

4 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

5 Le total du carnet de commandes aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 31 janvier 2011 comprend le carnet de commandes d'ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange.

6 Y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

# PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit	Ce que nous avons fait	Ce qui s'en vient <sup>1</sup>
<b>Rentabilité</b>	La marge RAll pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 devait être d'environ 5%.	Marge RAll de 4,7% pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.	Maintenir une marge RAll à l'exercice 2013 environ au même niveau que celle de l'exercice 2012. Nous prévoyons réaliser une marge RAll d'environ 6% à l'exercice 2014, compte tenu de l'incidence dilutive prévue de 2% sur la marge RAll découlant de la mise en service de l'avion CSeries.
<b>Liquidités</b>	Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles devaient financer sensiblement nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 2,0 milliards \$. Au cours du troisième trimestre de 2012, nous avons révisé cette prévision et annoncé que nous prévoyions l'utilisation de flux de trésorerie disponibles d'environ 800 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.	Utilisation de flux de trésorerie disponibles de 867 millions \$, car les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont été inférieurs à nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de 2,0 milliards \$.	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles d'environ 1,4 milliard \$, tandis que nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devaient être d'environ 2,0 milliards \$ à l'exercice 2013. Nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devaient diminuer d'environ 500 millions \$ en 2014 et d'environ un autre 500 millions \$ en 2015.
<b>Livraisons</b>	Nous avons prévu livrer environ 180 avions d'affaires et 55 avions commerciaux au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012.	Nous avons livré 179 avions d'affaires et 50 avions commerciaux.	Livraison d'environ 190 avions d'affaires et 55 avions commerciaux au cours de l'exercice 2013.

## Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs<sup>2</sup> de cette section du rapport de gestion sont fondés sur:

- le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives<sup>3</sup>;
- l'augmentation du nombre de livraisons d'avions et des prix aux exercices 2013 et 2014 comparativement à l'exercice 2012;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives stratégiques liées à l'amélioration de la qualité et à la réduction des coûts;
- notre capacité de respecter les dates de mises en service et les coûts prévus des nouveaux programmes d'avion;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer notre stratégie de développement de produits;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues; et
- la stabilité des taux de change.

<sup>1</sup> Voir Énoncés prospectifs ci-dessus.

<sup>2</sup> Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

<sup>3</sup> Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, la confiance de l'industrie, la création de richesse et la rentabilité de notre clientèle, l'utilisation des avions, les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes, les réglementations environnementales, la mondialisation du commerce, la demande de remplacement, les nouveaux programmes d'avions, et les marchés en croissance rapide et leur accessibilité. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

# FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Nous sommes bien positionnés en vue de la croissance future grâce au développement de nos produits et à un carnet de commandes record

## REVENUS

**8,6** milliards \$

## MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX<sup>1</sup>

**4,4%**

## FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES<sup>1</sup>

**(867)** millions \$

## ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

**2,0** milliards \$

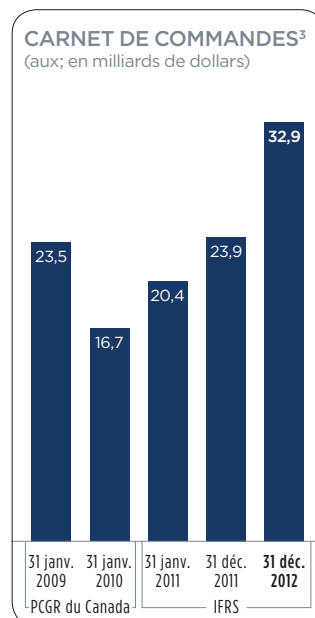
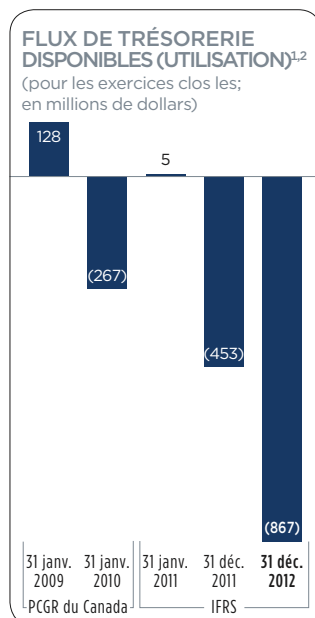
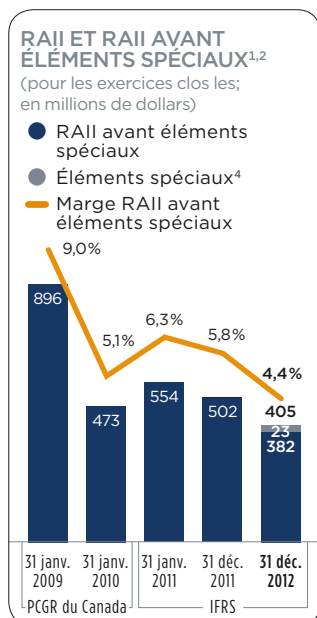
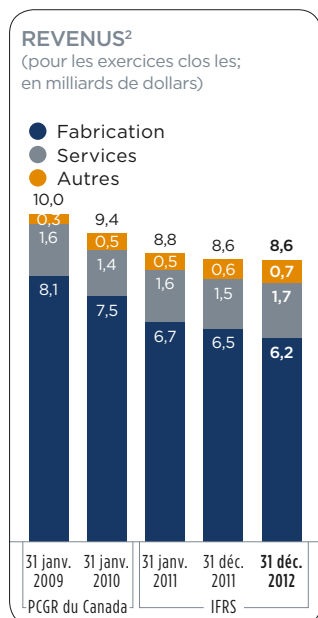
## CARNET DE COMMANDES

**32,9** milliards \$

## RÉSULTATS DE L'EXERCICE

Notre exercice clos le 31 décembre 2012 compte 12 mois de résultats, comparativement à 11 mois de résultats pour notre exercice clos le 31 décembre 2011, par suite de notre changement de fin d'exercice qui est entré en vigueur le 31 décembre 2011.

- Revenus de 8,6 milliards \$, au même niveau qu'à l'exercice précédent.
- RAI avant éléments spéciaux<sup>1</sup> de 382 millions \$, ou 4,4% des revenus, en regard de 502 millions \$, ou 5,8%, pour l'exercice précédent.
- RAI avant éléments spéciaux<sup>1</sup> de 624 millions \$, ou 7,2% des revenus, en regard de 697 millions \$, ou 8,1%, pour l'exercice précédent.
- Utilisation des flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> de 867 millions \$, contre une utilisation des flux de trésorerie disponibles de 453 millions \$ pour l'exercice précédent.
- Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de 2,0 milliards \$, comparativement à 1,3 milliard \$ pour l'exercice précédent.
- 233 livraisons d'avions, contre 245 pour l'exercice précédent.
- 481 commandes nettes (ratio de nouvelles commandes sur livraisons de 2,1), en regard de 249 pour l'exercice précédent.
- Un carnet de commandes record de 32,9 milliards \$ au 31 décembre 2012, comparativement à 23,9 milliards \$ au 31 décembre 2011.



1 Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

2 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

3 Le total du carnet de commandes aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 31 janvier 2011 comprend le carnet de commandes d'ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange.

4 Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain sur résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada).



## PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE L'EXERCICE

### Avions d'affaires

- En mars 2012, après avoir obtenu les certifications de l'Agence européenne de sécurité aérienne («AESA») et de la Federal Aviation Administration («FAA») des É.-U., les avions *Global 5000* et *Global 6000* dotés du poste de pilotage *Bombardier Vision* ont été mis en service comme prévu.
- En mai 2012, nous avons lancé les programmes d'avions *Learjet 70* et *Learjet 75*. Ces nouveaux biréacteurs représentent l'évolution des avions *Learjet 40 XR* et *Learjet 45 XR* et seront dotés d'un nouvel aménagement intérieur, d'un nouveau système de gestion cabine, du poste de pilotage *Bombardier Vision* et d'un moteur amélioré. La mise en service de l'avion *Learjet 75* est prévue pour l'été 2013 et celle de l'avion *Learjet 70*, pour la deuxième moitié de 2013.
- En juin 2012, NetJets Inc. a placé une commande ferme de 100 avions *Challenger*. D'après les prix affichés, la valeur de la commande ferme est de 2,6 milliards \$. NetJets Inc. a également conclu une entente de service à long terme d'une durée pouvant aller jusqu'à 15 ans. Compte tenu de certaines projections sur l'utilisation des avions, l'entente de service est évaluée à 0,8 milliard \$.
- En novembre 2012, VistaJet a placé une commande ferme de 56 avions *Global*. D'après les prix affichés, la valeur de la commande ferme s'élève à 3,1 milliards \$. Il s'agit de la commande ferme d'avions d'affaires la plus importante de notre histoire.

### Avions commerciaux

- En août 2012, Westjet Airlines Ltd. a passé une commande ferme de 20 avions *Q400 NextGen*. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 683 millions \$.
- En décembre 2012, Delta AirLines Inc. a passé une commande ferme de 40 avions *CRJ900 NextGen*. D'après le prix affiché, la valeur de la commande ferme s'élève à 1,9 milliard \$.
- En décembre 2012, airBaltic a passé une commande ferme de 10 avions *CS300*. D'après le prix affiché, la valeur de la commande ferme totalise 764 millions \$.
- Au 31 décembre 2012, nous avons signé un total de 382 commandes fermes et autres ententes<sup>1</sup> visant des avions *CSeries* avec 14 clients de 11 pays. Le carnet de commandes fermes d'avions *CSeries* compte 148 avions de la part de dix clients dans huit pays.
- Le vol inaugural de l'avion *CS100* est prévu d'ici la fin de juin 2013. Nous prévoyons que sa mise en service aura lieu environ un an après le vol inaugural. L'échéancier pour l'avion *CS300*, qui représente une partie importante des commandes et des engagements liés aux programmes d'avions *CSeries*, demeure inchangé, la mise en service de cet avion étant prévue pour la fin de 2014.

1 Les autres ententes comprennent des commandes conditionnelles, des lettres d'intention, des options et des droits d'achat.

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

### Des défis à relever à court terme

La conjoncture économique mondiale et celle de chaque pays représentent des facteurs déterminants de la demande de transport aérien. Ainsi, la santé de l'industrie aéronautique dépend de la conjoncture économique, avec, en général, un décalage avant que la reprise économique influe sur les livraisons et les revenus des fabricants d'équipement d'origine. La croissance du PIB réel est la mesure généralement acceptée de l'activité économique.

Selon un rapport d'IHS Global Insight daté du 15 février 2013, le PIB réel mondial a augmenté de 2,3% en 2012, comparativement à une progression de 2,8% en 2011. IHS Global Insight prédit que l'économie mondiale devrait progresser de 2,2% en 2013.

Le PIB des É.-U., marché le plus important pour nos avions d'affaires et avions commerciaux, devrait croître de 1,9% en 2013, contre 2,2% en 2012. L'Europe, notre deuxième marché en importance pour ce qui est des ventes, fait face à de nombreux défis économiques, son PIB ne devant augmenter que de 0,3% en 2013, alors qu'il n'avait pas progressé en 2012.

Les régions à fort potentiel de croissance pour l'aviation d'affaires et l'aviation commerciale, comme la Chine, l'Inde et la CEI, devraient connaître une croissance respective de 8,2%, 6,0% et 3,5% en 2013, contre une augmentation de leur PIB respective de 7,8%, 5,1% et 3,5% en 2012.

Nous suivons de près l'incertitude économique et la volatilité des marchés aux É.-U. et en Europe et leur incidence possible sur nos activités.

### AVIONS D'AFFAIRES

Pour les trois premiers trimestres de 2012, le niveau des commandes de l'industrie dans les catégories de marché où nous livrons concurrence a été comparable à celui de la période correspondante de l'exercice précédent. Toutefois, en raison du nombre important de commandes reçues au quatrième trimestre de 2012, les commandes ont augmenté d'environ 24% au cours de l'année civile 2012 comparativement à 2011. La composition de ces commandes révèle que la demande d'appareils de plus grande capacité est plus forte que celle d'appareils de plus petite taille. En 2012, l'industrie a enregistré, dans les catégories de marché où nous livrons concurrence, une diminution de 1,1% des livraisons, mais une augmentation de 1,2% des facturations par rapport à 2011.

Étant donné la conjoncture du marché, certains constructeurs d'avions ont choisi d'interrompre des programmes d'avions, tandis que d'autres avionneurs, comme nous, développent un certain nombre de nouveaux biréacteurs d'affaires, dans la perspective que les nouveaux modèles non seulement tireront parti d'une amélioration de la conjoncture du marché prévue dans l'avenir, mais contribueront également à la reprise en stimulant la demande.

Nos commandes en 2012 ont augmenté de 80% par rapport à 2011 et étaient en hausse dans toutes les catégories. Mis à part les commandes importantes de plusieurs avions reçues de NetJets Inc. et de VistaJet en 2012 et 2011, le nombre de nouvelles commandes a augmenté de 43%. Nos livraisons en 2012 ont progressé de 10%

comparativement à 2011 pour l'ensemble des catégories de marché, notamment en raison du fait que l'exercice précédent ne comptait que onze mois. En 2012, nous avons été le leader du marché pour la quatrième année consécutive en ce qui a trait aux livraisons et

pour la neuvième année consécutive au chapitre des revenus dans l'ensemble du marché où nous livrons concurrence.

Nous utilisons les indicateurs suivants pour suivre la santé du marché de l'aviation d'affaires.

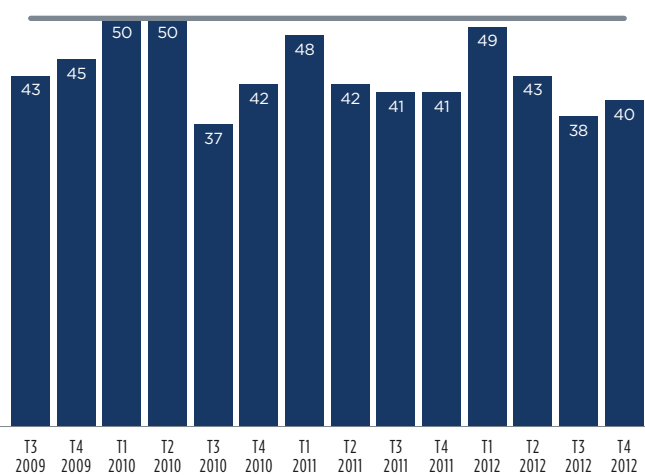
## INDICATEURS DU MARCHÉ DE L'AVIATION D'AFFAIRES

Indicateur	Situation actuelle	État
<b>Confiance de l'industrie</b>	L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires, qui mesure la confiance de l'industrie, avait progressé au cours du premier trimestre de 2012 pour se situer juste au-dessous du seuil de stabilité du marché, mais a reculé pour s'établir à 40 à la fin de 2012, un niveau comparable à celui de la fin de 2011.	→
<b>Bénéfices des entreprises</b>	Selon le Bureau of Economic Analysis, les bénéfices des entreprises aux É.-U. ont augmenté de 7,5% pour s'établir à 1968 milliards \$ pour les neuf premiers mois de 2012 par rapport à la période correspondante de 2011. Les bénéfices des entreprises ont atteint un sommet sans précédent, ce qui devrait stimuler la demande future d'avions des services de transport aérien des entreprises.	↑
<b>Niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion</b>	Dans la catégorie des avions légers, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a pris une tendance à la baisse au cours des deux dernières années et il se situe actuellement essentiellement dans la tranche supérieure de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour le marché. Dans la catégorie des avions intermédiaires, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion est demeuré stable au cours des deux dernières années et il se situe dans ce que nous considérons comme la fourchette normale pour le marché. Dans la catégorie des avions de grande taille, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a augmenté pendant l'année en cours, mais il demeure en deçà de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour le marché.	→
<b>Taux d'utilisation des avions</b>	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. est demeurée stable tout au long de l'année. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe est restée relativement stable plus tôt en 2012 comparativement à l'année précédente, mais a diminué ensuite d'environ 4,5% au cours du dernier semestre de 2012 par rapport à la période correspondante de 2011.	→ ↓
<b>Expéditions d'avions et facturations</b>	D'après le rapport sur les expéditions d'avions de la General Aviation Manufacturers Association («GAMA») daté du 12 février 2013 et selon d'autres sources publiques, une diminution de 1,1% des livraisons d'avions d'affaires et une augmentation de 1,2% des facturations totales ont été enregistrées dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence en 2012 par rapport à 2011.	↑

↑ → ↓ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les catégories de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

### INDICE UBS DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES<sup>1</sup> (pour les trimestres civils; moyenne sur une échelle de 100 points)

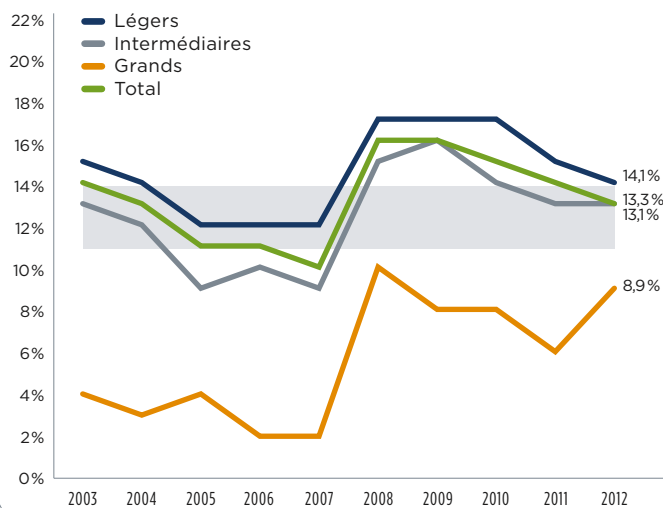
— Seuil de stabilité = 50



Source: UBS

1. L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages bimestriels menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.

### STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION (pour les années civiles; en pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers)

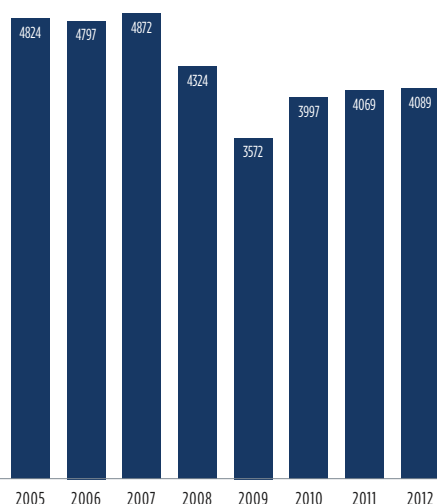


Source: JETNET et Ascend Online

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

## UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.

(pour les années civiles; en milliers de départs et d'arrivées de tous les biréacteurs d'affaires)



Source: Site Web de la Federal Aviation Administration (FAA)

## Perspectives à court terme

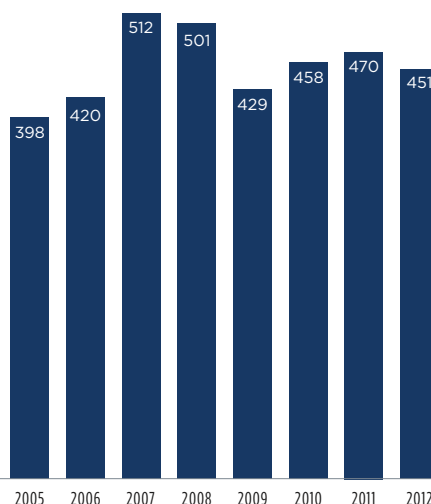
Les indicateurs actuels du marché de l'aviation d'affaires demeurent mitigés. Toutefois, grâce à la croissance du PIB réel mondial de 2,2% en 2013, telle qu'elle est prévue par l'IHS Global Insight, nous nous attendons à ce que les commandes et les livraisons d'avions d'affaires pour cette industrie augmentent légèrement en 2013 à l'échelle mondiale. Nous prévoyons livrer environ 190 avions d'affaires au cours de l'exercice 2013, comparativement à 179 en 2012.

## Perspectives à long terme

Bien que les incertitudes économiques puissent avoir une incidence à court terme, nous croyons que les inducteurs de marché à long terme des biréacteurs d'affaires, tels que la croissance du PIB, la mondialisation du commerce, le remplacement de flottes, les nouveaux programmes d'avions pour stimuler la demande et la croissance dans les marchés en croissance rapide, demeurent

## UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE

(pour les années civiles; en milliers de départs et d'arrivées de tous les biréacteurs d'affaires)



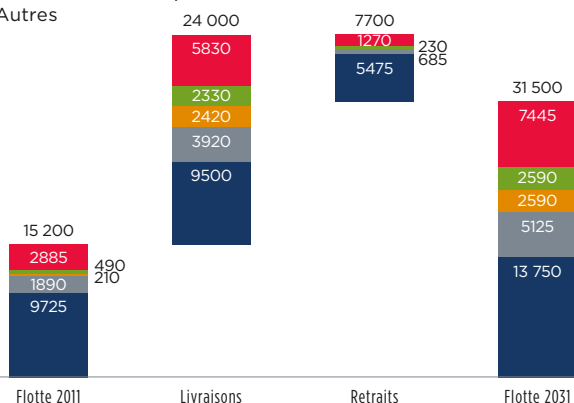
Source: Eurocontrol

solides. La création continue de richesse sur les marchés en croissance rapide et le développement de l'infrastructure de l'aviation devraient accélérer considérablement l'utilisation des avions d'affaires en regard du niveau actuel d'utilisation. Conformément à nos prévisions du marché des avions d'affaires publiées en juin 2012, et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com), nous estimons le marché pour l'ensemble des catégories des avions légers à grands au cours de la période de 20 ans allant de 2012 à 2031 à 24 000 livraisons, évaluées à 648 milliards \$ en dollars américains constants de 2011. La flotte mondiale d'avions d'affaires devrait plus que doubler pour compter 31 500 avions à la fin de 2031, contre 15 200 avions à la fin de 2011. Nous prévoyons que l'Amérique du Nord recevra le plus grand nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires neufs au cours des 20 prochaines années, avec 9 500 avions, suivie par l'Europe, avec 3 920 avions. Il est à noter que la Chine deviendrait le troisième marché en importance pour

## ÉVOLUTION DE LA FLOTTE D'AVIONS D'AFFAIRES PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE

(pour les années civiles 2012 à 2031; en unités)

- Amérique du Nord
- Europe
- Chine
- Autres Asie-Pacifique
- Autres

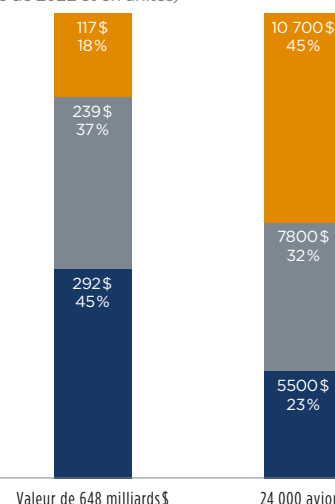


Source: Prévisions du marché des avions d'affaires de Bombardier 2012-2031

## PRÉVISIONS PAR CATÉGORIE POUR LE MARCHÉ DES AVIONS D'AFFAIRES

(pour les années civiles de 2012 à 2031; en milliards de dollars américains constants de 2011 et en unités)

- Grands
- Intermédiaires
- Légers



Source: Prévisions du marché des avions d'affaires de Bombardier 2012-2031

les livraisons de biréacteurs d'affaires, avec 2420 livraisons entre 2012 et 2031. Nous prévoyons également que d'autres marchés de croissance clés des économies en croissance rapide recevront une part importante des livraisons de biréacteurs d'affaires au cours des 20 prochaines années.

## AVIONS COMMERCIAUX

Bien que les perspectives à court terme des commandes d'avions commerciaux soient généralement positives, la volatilité actuelle de la conjoncture économique mondiale continue de se répercuter négativement sur notre industrie. En particulier, certains pays européens traversent une période d'incertitude économique qui rend incertaine la demande d'avions commerciaux.

Aux É.-U., le plus grand marché pour nos avions, le nombre de commandes importantes de biréacteurs régionaux et de biturbopropulseurs a diminué après la crise financière et au cours du premier semestre de 2012. Cependant, les commandes reçues au cours des derniers mois constituent un signe encourageant et indiquent la présence d'une demande latente d'avions commerciaux plus récents et plus évolués technologiquement. Plusieurs transporteurs à grands réseaux des É.-U. ont amorcé des négociations contractuelles avec les syndicats de leurs pilotes respectifs en 2012, et un bon nombre d'entre eux ont conclu des ententes pour modifier les clauses de distance franchissable, permettant ainsi aux pilotes des transporteurs régionaux affiliés aux grandes sociétés aériennes de piloter un plus grand nombre

d'avions régionaux de grande taille. Pour tirer parti de ces ententes, il est probable que les sociétés aériennes commanderont des avions régionaux plus gros et plus efficaces, autant des biréacteurs régionaux que des biturbopropulseurs, pour remplacer les vieux biréacteurs régionaux de plus petite taille.

Au cours des 12 derniers mois, plus de 50% de la demande de l'industrie pour le segment des avions de 20 à 149 sièges était générée par des marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe. L'Asie, l'Amérique latine, l'Afrique et le Moyen-Orient devraient continuer d'afficher une croissance économique enviable et nous prévoyons qu'une partie importante de l'augmentation de la demande proviendra de ces régions.

L'Interstate Aviation Committee, plus communément connu sous l'acronyme russe MAK, a accordé respectivement en juin et en décembre 2012 la certification de type au biturbopropulseur *Q400 NextGen* et aux biréacteurs régionaux *CRJ700/900/1000* pour leur exploitation en Russie et dans la CEI.

Notre nombre de livraisons d'avions commerciaux a diminué de 36% en 2012 par rapport à 2011, en raison essentiellement du ralentissement des cadences de production pour tenir compte de la demande. Toutefois, nos commandes nettes ont augmenté de 156% par rapport à 2011, grâce aux commandes importantes de biturbopropulseurs reçues de WestJet Airlines Ltd. et d'avions régionaux reçues de Delta Air Lines Inc. à la fin de 2012, de même qu'à plusieurs commandes de clients de marchés en croissance rapide.

Nous utilisons les indicateurs suivants pour suivre la santé du marché de l'aviation commerciale.

### INDICATEURS DU MARCHÉ DE L'AVIATION COMMERCIALE

Indicateur	Situation actuelle	État
Volumes de trafic-passagers	La demande d'avions neufs est surtout tributaire de la demande de transport aérien. Selon le rapport de l'IATA, Analyse du marché du transport aérien pour le mois de décembre 2012, le trafic-passagers national et international prévu, mesuré par les revenus passagers-kilomètres («RPK»), a augmenté respectivement de 4,0% et 6,0% en 2012 par rapport à 2011. Au fil de l'augmentation du trafic-passagers à l'échelle mondiale, les sociétés aériennes ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de 77,9% en décembre 2012 (respectivement de 77,7% et 76,2% en décembre 2011). Les rendements, définis comme la moyenne des revenus passagers par revenus passagers-kilomètres, sont demeurés stables en 2012 par rapport à ceux de 2011.	↑
	Toutefois, le trafic-passagers des sociétés aériennes régionales de nos deux principaux marchés, les É.-U. et l'Europe, a diminué en 2012 en regard de 2011. Le trafic-passagers régional des quatre plus grands transporteurs des É.-U. (Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et US Airways) et de leurs affiliés, qui représente une partie importante du trafic aérien régional aux É.-U., a reculé de 0,5% en 2012 par rapport à 2011.	↓
	La récession qui frappe certains pays européens a une incidence négative sur le trafic-passagers des sociétés aériennes régionales d'Europe. D'après les données compilées par l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA), nous avons estimé que le trafic a diminué de 4,6% au cours des neuf premiers mois de 2012 par rapport à la période correspondante de 2011.	
Prix du carburant	Il est difficile pour les sociétés aériennes de planifier lorsque les prix de l'une des plus importantes composantes de leurs coûts opérationnels demeurent volatils. Dans son <i>Short-term Energy Outlook</i> de janvier 2013, l'Energy Information Administration des É.-U. (l'«EIA») prévoit que les prix du pétrole brut Brent en 2013 et 2014 atteindront respectivement 105\$ et 99\$ le baril, en légère baisse par rapport au prix de 112\$ le baril en 2012. À court terme, cette baisse devrait alléger la pression exercée sur la rentabilité des sociétés aériennes. Toutefois, la volatilité élevée des prix du pétrole brut devrait entraîner une augmentation de la demande d'avions écoénergétiques.	→

↑ → ↓ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

## INDICATEURS DU MARCHÉ DE L'AVIATION COMMERCIALE (SUITE)

Indicateur	Situation actuelle	État
<b>Rentabilité des sociétés aériennes</b>	La performance financière des sociétés aériennes a continué de s'améliorer tout au long de 2012 après une baisse marquée au premier trimestre. Les sociétés aériennes aux É.-U. ont continué d'améliorer leur rentabilité. Bien qu'elles doivent composer avec une économie en difficulté, les sociétés aériennes européennes devraient atteindre leur seuil de rentabilité. La région Asie-Pacifique a le plus contribué à la rentabilité de l'industrie pour une quatrième année d'affilée. Dans ses prévisions financières de décembre 2012, l'IATA a estimé que les sociétés aériennes devraient enregistrer des bénéfices nets de 6,7 milliards \$ en 2012, la troisième année d'affilée pendant laquelle l'industrie aura affiché des profits nets.	↑
<b>Réglementations environnementales</b>	Les réglementations environnementales de plus en plus strictes accélèrent le retrait d'avions de générations précédentes, car les transporteurs cherchent à réduire leurs niveaux de consommation de carburant et d'émissions par passager.  En revanche, les frais et charges liés à ces réglementations nuisent aux résultats opérationnels des sociétés aériennes, ayant une incidence négative sur leurs décisions de renouvellement de flotte. À la fin de 2012, la Commission européenne a reporté certaines réglementations liées aux quotas d'émissions pour les vols en provenance ou à destination de l'Europe jusqu'à la fin de 2013, reportant ainsi toute incidence négative.	↑ →
<b>Expéditions d'avions</b>	D'après les données sur les livraisons de l'industrie de l'OAG Fleet iNet et d'autres sources publiques, 269 livraisons d'avions dans le segment des avions de 20 à 149 sièges ont été effectuées en 2012, soit une baisse de 23 % par rapport à 2011. La baisse des livraisons découle de la diminution de nouvelles commandes au cours des années qui ont suivi le ralentissement économique. Malgré une hausse de la demande dans les pays en croissance rapide, l'industrie a reçu un nombre moins élevé de commandes importantes de la part des transporteurs à grands réseaux aux É.-U. au cours des dernières années.	↓
<b>Demande de remplacement</b>	Nous estimons que la plupart des avions commerciaux ont un cycle de vie de 15 à 30 ans. D'après les données obtenues d'OAG Fleet iNet, il est estimé que 45 % de la flotte mondiale en service dans le segment des avions de 20 à 149 sièges avait plus de 15 ans à la fin de 2012. Les marchés établis tels que l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest continueront de renouveler leur flotte d'avions existante avec de nouveaux appareils.	↑

↑ → ↓ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

## PRIX DU CARBURANT

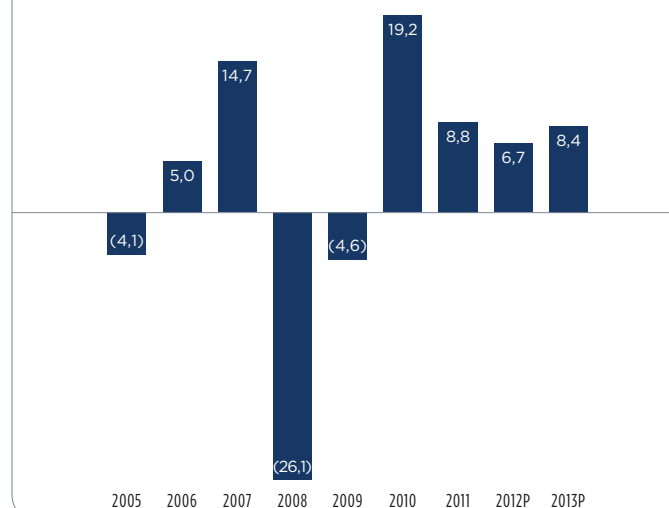
(prix du pétrole brut Brent; en dollars le baril)



Source: U.S. EIA

## RÉSULTAT NET DES SOCIÉTÉS AÉRIENNES DANS LE MONDE

(pour les années civiles; en milliards de dollars)



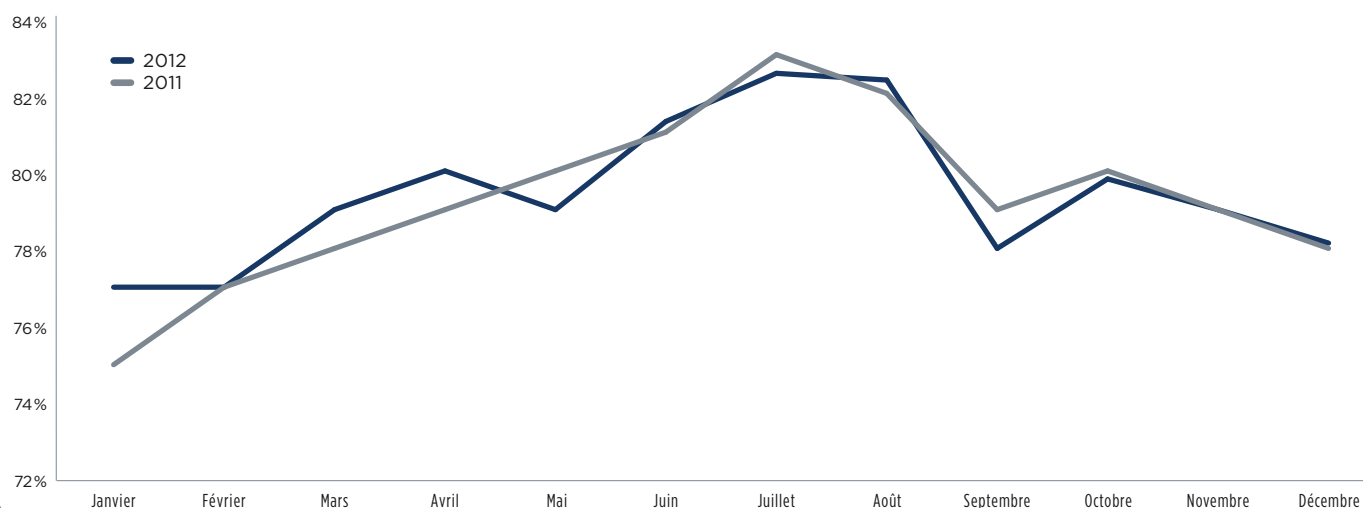
Source: Prévisions financières de l'IATA, décembre 2012

P: Prévisions



## COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS NATIONAUX

(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles; pour 2011 et 2012)



## COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS INTERNATIONAUX

(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles; pour 2011 et 2012)



Source: Statistiques de l'IATA sur le transport aérien international et national.

**Le coefficient d'occupation des sièges** correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (revenus passagers-kilomètres divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles).

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

**Les sièges-kilomètres disponibles** correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.

## Perspectives à court terme

Nous prévoyons que l'économie mondiale s'améliorera au cours des 24 prochains mois tout comme le nombre de nouvelles commandes. Dans ses Prévisions financières de décembre 2012, l'IATA prévoit que les bénéfices des sociétés aériennes croîtront de 6,7 milliards \$ en 2012 à 8,4 milliards \$ en 2013. L'IATA prévoit qu'il faudra un taux de croissance du PIB mondial de 2% pour que les sociétés aériennes atteignent leur seuil de rentabilité. Au cours des trois dernières années, les sociétés aériennes ont assuré leur rentabilité en améliorant leur efficacité et en procédant à des restructurations. Ces prévisions supposent que la situation de la zone euro ne se détériorera pas sensiblement, que les politiques budgétaire et monétaire continueront de soutenir la croissance économique aux

É.-U. et que l'économie chinoise se stabilisera. Nous prévoyons aussi que le nombre total de livraisons dans le segment des avions de 20 à 149 sièges augmentera à partir de 2014.

Tout concourt à la reprise du segment des avions de 20 à 149 sièges en Amérique du Nord à court et moyen terme. Nous croyons que le marché des avions de 20 à 149 sièges renouera avec la croissance, dans un contexte où les sociétés aériennes gardent le cap sur l'optimisation de leur flotte, sur l'efficacité et sur l'environnement.

En Europe, le problème de la dette souveraine crée toujours de la volatilité et la plupart des pays devront encore affronter en 2013 une conjoncture économique frôlant la récession, notamment des taux de chômage élevés et une croissance faible. Ainsi, nous ne

prévoyons guère de croissance de la demande d'avions régionaux en Europe en 2013. Les sociétés aériennes européennes devraient continuer de se concentrer sur la consolidation et la restructuration de leurs activités. La majorité de la croissance prévue de la flotte devrait provenir de transporteurs à bas tarifs.

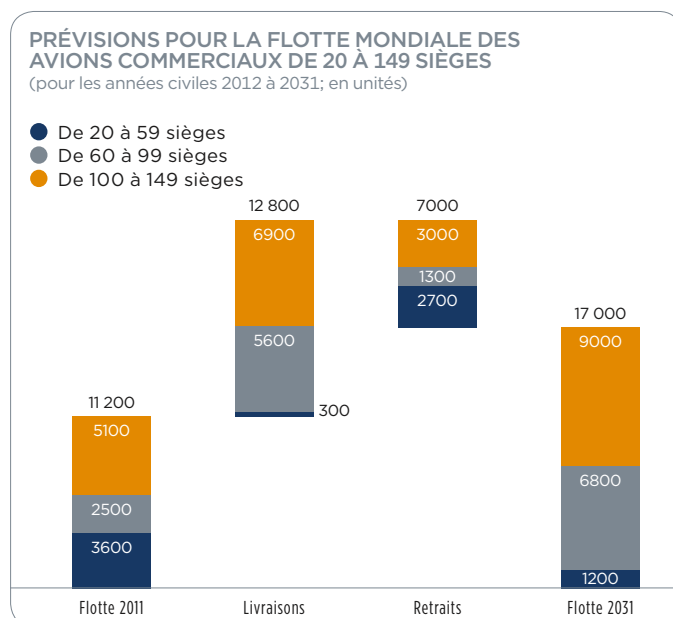
Dans les marchés en croissance rapide, nous avons constaté une augmentation importante de la demande en Asie-Pacifique et en Amérique latine au cours des dernières années. À mesure que l'économie chinoise se relèvera du ralentissement observé en 2012, bon nombre de ses partenaires commerciaux importants devraient emboîter le pas. La corrélation marquée entre le trafic-passagers et la croissance économique des marchés en croissance rapide devrait se traduire par une demande soutenue d'avions dans un avenir prochain. Cette demande sera satisfaite par une combinaison d'avions d'occasion et d'avions neufs.

À l'exercice 2013, nous prévoyons livrer environ 55 avions commerciaux, contre 50 en 2012.

### Perspectives à long terme

Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en juin 2012 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com), nous estimons que 12 800 avions neufs seront livrés sur le marché des avions commerciaux de 20 à 149 sièges pour la période de 20 ans, soit de 2012 à 2031, dont 300 livraisons dans le segment des avions de 20 à 59 sièges, 5 600 livraisons dans le segment des avions de 60 à 99 sièges, et 6 900 livraisons dans le segment des avions de 100 à 149 sièges. Le total des livraisons prévues est évalué à 630 milliards \$ en dollars américains constants de 2011.

La demande mondiale en transport aérien et en avions neufs continue de se déplacer vers les marchés en rapide croissance, bien qu'à un rythme moins rapide qu'annoncé dans les prévisions antérieures. L'Amérique du Nord devrait prendre livraison du plus grand nombre d'avions au cours de la période de prévisions, soit 4 730 avions neufs, suivie par la Chine avec 2 220 avions neufs. La demande prévue pour l'Europe devrait représenter 1 590 avions.



Source: Prévisions du marché des avions commerciaux de Bombardier 2012-2031.

L'EIA prédit dans sa version préliminaire du *Annual Energy Outlook 2013* qu'à long terme, le prix du pétrole augmentera, et ce, en raison de la demande grandissante d'énergie. Nous croyons que les coûts de carburant élevés accéléreront le retrait des anciens modèles d'avions moins efficaces, ce qui augmentera la demande d'avions écoénergétiques neufs.

La croissance du segment des avions de 60 à 99 sièges découlera en grande partie de l'évolution de la relation entre les transporteurs de grandes lignes et les transporteurs régionaux. L'impartition de l'exploitation des appareils régionaux à des transporteurs dotés d'une structure appropriée à faibles coûts, soit des sociétés aériennes régionales, reste au cœur des efforts d'optimisation des réseaux. En outre, les coûts d'exploitation attrayants et la souplesse opérationnelle des avions régionaux permettent d'ajuster la capacité de la flotte à la demande de trafic.

Notre stratégie visant à pénétrer le segment de marché des avions de 100 à 149 sièges avec les avions *C-Series*, des avions qui offriront des coûts d'exploitation inférieurs grâce aux avancées technologiques, tout en offrant une souplesse opérationnelle et en portant une attention au confort des passagers, stimulera la demande d'avions neufs et accélérera le retrait de vieux appareils.

### SERVICE À LA CLIENTÈLE

Notre réseau mondial de service à la clientèle comprend des bureaux de soutien régionaux («BSR»), des établissements de service agréés («ASF»), des établissements de maintenance en piste («LMF»), des centres de services, des centres de pièces de rechange, des dépôts de pièces et des centres de formation.

#### NOUVEAUX ÉTABLISSEMENTS DE SOUTIEN À LA CLIENTÈLE EN 2012

##### BSR

Farnborough, R.-U.	Avions d'affaires
Fort Lauderdale, Floride, É.-U.	Avions d'affaires
Hartford, Connecticut, É.-U.	Avions d'affaires
Tucson, Arizona, É.-U.	Avions d'affaires
Moscou, Russie	Avions commerciaux

##### ASF/LMF

Doha, Qatar	Avions d'affaires
Lagos, Nigeria	Avions d'affaires
New Delhi, Inde	Avions d'affaires
Peterborough, Canada	Avions d'affaires
Shanghai, Chine	Avions d'affaires
St Louis, Missouri, É.-U.	Avions d'affaires
Tianjin, Chine	Avions d'affaires
Johannesburg, Afrique du Sud	Avions commerciaux
Kazan, Russie	Avions commerciaux

L'organisation responsable des pièces et services répond aux besoins de nos clients en matière de pièces de rechange durant toute la vie utile de l'avion. Notre force concurrentielle englobe la disponibilité des pièces de rechange pour nos avions et la certification de fabricant d'équipement d'origine («OEM») ainsi que nos conseils techniques à titre d'OEM. Nous offrons également un certain nombre de programmes de pièces de rechange à nos clients, dont le programme *SmartParts*, qui permettent aux clients d'acheter des pièces de rechange à un coût établi par heure de vol. La demande de programmes complets de pièces de rechange ou de services («guichet unique») devrait continuer de croître. La formation constitue également une partie essentielle de notre portefeuille de services à la clientèle. Nous offrons une gamme complète de solutions de formation au pilotage et à l'entretien pour nos clients d'avions.

La demande de services à la clientèle découle de la taille de la flotte d'avions de Bombardier, du nombre d'heures de vol effectuées par les avions de cette flotte et du nombre d'appareils qui ne seront bientôt plus sous garantie. La croissance continue de la flotte en service contribuera à l'accroissement de la demande de services à la clientèle. Bien que les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord et l'Europe, domineront pour ce qui est de la taille de marché, l'accroissement de la flotte dans les marchés en croissance rapide s'accélère et crée de nouvelles occasions pour le service à la clientèle.

Le marché du service à la clientèle présente un important potentiel de croissance pour Bombardier. Pour conquérir une plus grande part de ce marché et améliorer davantage la satisfaction de la clientèle, nous continuons d'élaborer des solutions de service novatrices et complètes et d'investir dans la création de nos capacités internationales de service et de soutien. Nous continuons de rechercher activement des endroits stratégiques pour notre expansion afin de nous rapprocher de nos clients, de raccourcir les délais de réponse et d'établir des relations plus solides dans le monde entier. Depuis toujours, les É.-U. représentaient la plus importante part des livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux. La création de richesse et le développement de l'économie dans

les marchés en croissance rapide sont à l'origine de l'évolution de la proportion d'avions d'affaires et d'avions commerciaux livrés à l'extérieur des É.-U. Cette évolution de la demande influe sur la configuration géographique de notre réseau de soutien. Dans les marchés en croissance rapide, notre stratégie vise à accroître notre présence locale sur le marché du soutien à la clientèle et de tirer parti de nos partenariats pour déployer la totalité de notre gamme de services.

En 2012, nous avons continué de réaliser des progrès importants à l'échelle de la planète en ouvrant de nouveaux établissements de soutien aux clients pour mieux servir nos clients. En outre, nous comptons également ouvrir en 2013 un centre de services complet en propriété exclusive pour les avions d'affaires à Singapour, qui sera exploité par l'entreprise en propriété exclusive.

Nous avons déployé dans sept régions des É.-U. des équipes d'intervention mobiles dédiées qui feront de la maintenance à l'endroit où se trouve l'exploitant.

De plus, en collaboration avec un fournisseur, nous avons annoncé l'ouverture d'un nouveau centre de formation dédié de Bombardier à Amsterdam, dont l'ouverture est prévue pour 2014. Les installations dédiées de Bombardier offriront tout d'abord des services de formation sur les avions *Global 5000* et *Global 6000* dotés du poste de pilotage *Bombardier Vision*, puis étofferont progressivement leurs services de formation en fonction de la demande.

Notre entrepôt de pièces de Dubaï a connu une croissance et a emménagé dans de nouvelles installations pour permettre de conserver des stocks de pièces plus importants. Ce déménagement a été achevé avec succès en septembre 2012. Nous avons aussi modernisé notre principal centre de pièces de rechange de Francfort, ce qui permettra de réduire les délais d'exécution et d'offrir une disponibilité accrue des pièces pour nos clients en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique.

Nous avons inauguré nos nouveaux bureaux de vente et marketing à Shanghai et à Dallas, pour mieux exercer nos activités en expansion.

## RÉSEAU MONDIAL DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

	Amériques	Europe, Russie et CEI	Asie-Pacifique	Afrique et Moyen-Orient
<b>Centres de service</b>	8	1	–	–
<b>BSR</b>	4	3	6	1
<b>ASF / LMF</b>	22	17	13	8
<b>Entrepôts/centres de pièces</b>	2	2	5	1
<b>Centres de formation</b>	2	–	–	–
<b>Fournisseurs de formation agréés</b>	7	3	1	1

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## La conjoncture économique difficile continue de se répercuter sur nos résultats

### RÉSULTATS OPÉRATIONNELS

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	1 448 \$	1 198 \$	4 590 \$	4 262 \$
Avions commerciaux	375	241	1 115	1 721
Autres	133	104	521	507
Total fabrication	1 956	1 543	6 226	6 490
Services <sup>1</sup>	458	282	1 718	1 522
Autres <sup>2</sup>	183	191	684	582
Total des revenus	2 597	2 016	8 628	8 594
Coût des ventes	2 254	1 717	7 418	7 355
<b>Marge brute</b>	<b>343</b>	<b>299</b>	<b>1 210</b>	<b>1 239</b>
Charges de vente et d'administration	187	132	699	621
R et D	52	27	155	122
Autres charges (revenus) <sup>3</sup>	15	13	(26)	(6)
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	<b>89</b>	<b>127</b>	<b>382</b>	<b>502</b>
Éléments spéciaux <sup>4</sup>	-	-	(23)	-
<b>RAII</b>	<b>89</b>	<b>127</b>	<b>405</b>	<b>502</b>
Amortissement <sup>5</sup>	75	39	242	195
<b>RAIIA</b>	<b>164 \$</b>	<b>166 \$</b>	<b>647 \$</b>	<b>697 \$</b>
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	<b>164 \$</b>	<b>166 \$</b>	<b>624 \$</b>	<b>697 \$</b>
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	13,2 %	14,8 %	14,0 %	14,4 %
RAII avant éléments spéciaux	3,4 %	6,3 %	4,4 %	5,8 %
RAII	3,4 %	6,3 %	4,7 %	5,8 %
RAIIA avant éléments spéciaux	6,3 %	8,2 %	7,2 %	8,1 %
RAIIA	6,3 %	8,2 %	7,5 %	8,1 %

1 Comprendent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service des programmes de multipropriété *Flexjet* et des programmes donnant droit à des heures de vol, aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale), aux solutions d'avions spécialisés et à la formation à l'aviation militaire.

2 Comprendent surtout les ventes d'avions d'occasion.

3 Comprendent i) la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications des estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, à l'exclusion des pertes (gains) découlant des fluctuations de taux d'intérêt; ii) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations); et iii) les gains sur cessions d'immobilisations corporelles.

4 Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain sur résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

5 L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

## REVENUS PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE<sup>1</sup>

	Douze mois clos le 31 décembre 2012		Onze mois clos le 31 décembre 2011	
Amérique du Nord	4 811 \$	56 %	4 281 \$	50 %
Europe	1 723	20 %	1 907	22 %
Asie-Pacifique	1 126	13 %	1 282	15 %
Ailleurs dans le monde <sup>2</sup>	968	11 %	1 124	13 %
	8 628 \$	100 %	8 594 \$	100 %

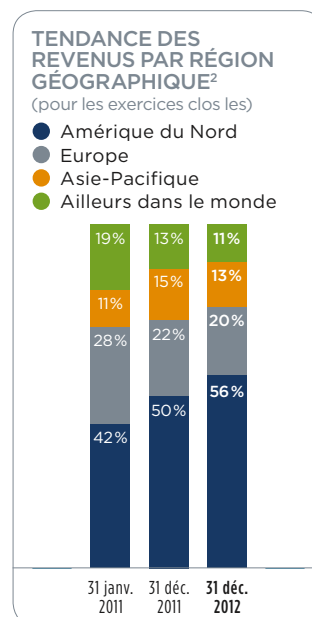
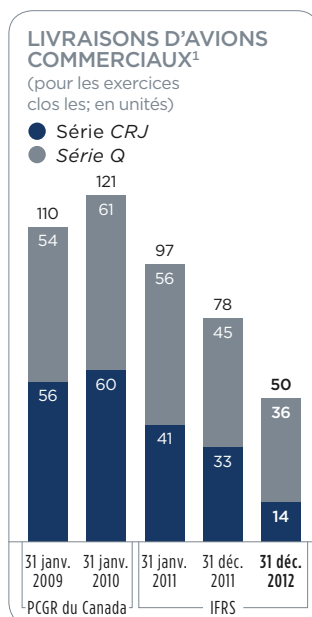
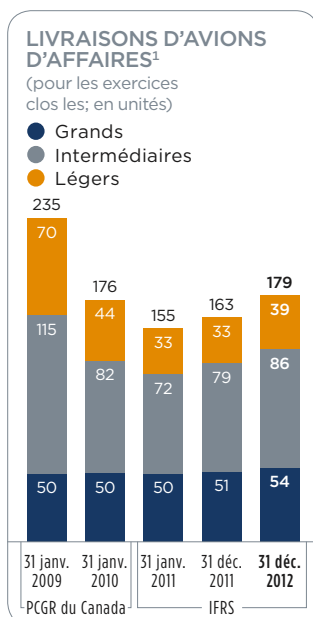
1 Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

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

## NOMBRE TOTAL DE LIVRAISONS D'AVIONS

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
(en unités)	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Avions d'affaires				
À l'exclusion de ceux du programme de multipropriété <i>Flexjet</i>	59	47	176	161
Programme de multipropriété <i>Flexjet</i> <sup>1</sup>	1	1	3	2
	60	48	179	163
Avions commerciaux	16	11	50	78
Avions amphibies	1	1	4	4
	77	60	233	245

1 Une livraison d'avion est comprise dans le tableau ci-dessus lorsque l'équivalent de toutes les parts d'un modèle d'avion a été vendu à des clients externes par Flexjet, ou qu'un avion entier a été vendu à des clients externes au moyen du programme *Flexjet One*.



1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

2 Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.



## Revenus de fabrication

L'augmentation de 413 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement du nombre de livraisons d'avions d'affaires, en raison principalement du fait que le trimestre clos le 31 décembre 2011 ne comptait que deux mois, en partie contrebalancé par une baisse des prix de vente dans la catégorie des avions légers (250 millions \$); et
- l'augmentation du nombre de livraisons d'avions commerciaux, attribuable essentiellement au fait que le trimestre clos le 31 décembre 2011 ne comptait que deux mois (134 millions \$).

La diminution de 264 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- la diminution du nombre de livraisons d'avions commerciaux, attribuable principalement au ralentissement des cadences de production pour tenir compte de la demande (606 millions \$). En partie contrebalancée par :
- l'augmentation du nombre de livraisons d'avions d'affaires, qui découlait surtout du fait que l'exercice clos le 31 décembre 2011 ne comptait que 11 mois (328 millions \$).

## Revenus de services

L'augmentation respective de 176 millions \$ et de 196 millions \$ pour le quatrième trimestre et pour l'exercice est attribuable à l'accroissement du volume, qui découlait surtout du fait que le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2011 ne comptaient respectivement que deux et onze mois.

## Autres revenus

La hausse de 102 millions \$ pour l'exercice s'explique surtout par le nombre plus élevé de livraisons et par une combinaison favorable de ventes d'avions d'affaires d'occasion.

## Marge RAI

La diminution de 2,9 points de pourcentage de la marge RAI pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012 s'explique principalement par :

- la hausse du coût des ventes par avion, surtout attribuable à l'augmentation des prix des matériaux;
- la moins bonne absorption des charges de vente et d'administration plus élevées;

- la baisse des prix de vente nets des avions d'affaires, surtout dans la catégorie des avions légers;
- la conversion des coûts engagés en dollars canadiens à des taux de change plus élevés, compte tenu des positions de couverture; et
- l'augmentation des charges de R et D découlant de la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques.

En partie contrebalancées par :

- la hausse des marges tirées des activités de service; et
- la combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires.

La marge RAI pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 a diminué de 1,1 point de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 a reculé de 1,4 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la hausse du coût des ventes par avion, imputable principalement à l'augmentation du prix des matériaux des avions d'affaires et à la moins bonne absorption des frais généraux fixes découlant du volume plus faible d'avions commerciaux;
- la conversion des coûts engagés en dollars canadiens à des taux de change plus élevés, compte tenu des positions de couverture;
- la moins bonne absorption des charges de vente et d'administration plus élevées; et
- l'augmentation des charges de R et D découlant de la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques.

En partie contrebalancées par :

- la hausse des marges tirées des activités de service;
- la combinaison entre les livraisons d'avions d'affaires et les livraisons d'avions commerciaux;
- la hausse des prix de vente nets des avions d'affaires et des avions commerciaux;
- l'écart positif net sur des provisions pour garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle comptabilisées dans les autres charges (revenus); et
- la combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, un élément spécial a eu une incidence positive de 0,3 point de pourcentage sur la marge RAI, incidence liée à un gain de 23 millions \$ par suite de la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

## De solides liquidités générées par nos activités ont en partie financé nos investissements importants dans le développement de produits

### FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES (UTILISATION)

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
RAII	89 \$	127 \$	405 \$	502 \$
Amortissement	75	39	242	195
RAIIA	164	166	647	697
Autres éléments sans effet de trésorerie				
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	1	-	(2)	-
Charge à base d'actions	2	3	3	19
Variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles	685	273	456	151
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	852	442	1 104	867
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(575)	(332)	(1 971)	(1 320)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	277 \$	110 \$	(867) \$	(453) \$

La hausse de 167 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart positif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles (412 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- l'accroissement des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (243 millions \$).

La diminution de 414 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (651 millions \$), attribuable à nos investissements importants dans le développement de produits; et
- la baisse du RAIIA (50 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- l'écart positif, par rapport à l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles (305 millions \$) (voir l'explication ci-après).

### Variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012, les entrées de fonds de 685 millions \$ sont essentiellement attribuables à :

- une augmentation des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du fait que le nombre de nouvelles commandes était supérieur au nombre de livraisons pour les avions d'affaires et commerciaux; et
- une baisse des stocks de travaux en cours et de produits finis, surtout dans la catégorie des avions d'affaires légers et des avions d'affaires d'occasion.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2011, les entrées de fonds de 273 millions \$ étaient essentiellement attribuables à :

- une diminution des stocks de travaux en cours, principalement par suite du nombre important de livraisons d'avions d'affaires.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des avances sur programmes aéronautiques, découlant d'un nombre de livraisons supérieur à celui des commandes d'avions d'affaires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, les entrées de fonds de 456 millions \$ sont essentiellement attribuables à :

- une augmentation des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du fait que le nombre de nouvelles commandes était supérieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires et commerciaux;
- une hausse des fournisseurs et autres créditeurs; et
- une baisse des stocks d'avions d'affaires d'occasion.

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des stocks de travaux en cours, principalement pour les avions d'affaires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, les entrées de fonds de 151 millions \$ étaient essentiellement attribuables à :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancée par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques, attribuable au nombre de livraisons supérieur à celui des commandes de biréacteurs régionaux et de biturbopropulseurs, en partie contrebalancée par un nombre de commandes supérieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires.

## Nous avons atteint un point culminant de nos coûts de développement

### INVESTISSEMENTS DANS LE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
(en unités)	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Outillage des programmes <sup>1</sup>	512 \$	303 \$	1 728 \$	1 171 \$
Charges de R et D <sup>2</sup>	9	6	29	31
	521 \$	309 \$	1 757 \$	1 202 \$
En pourcentage des revenus de fabrication	26,6 %	20,0 %	28,2 %	18,5 %

1 Capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques.

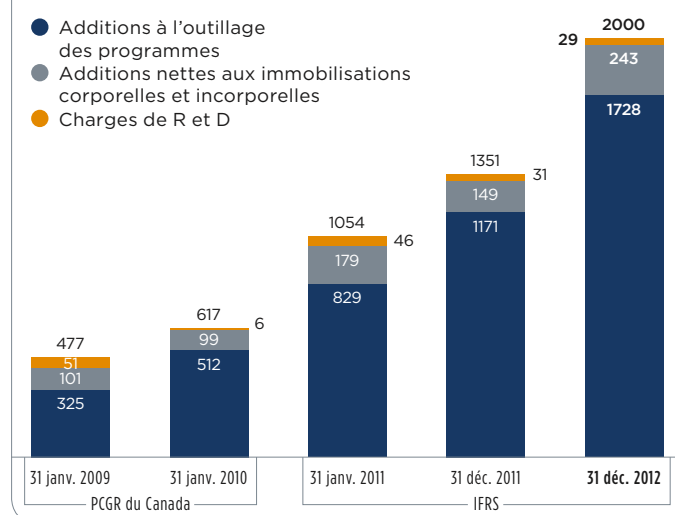
2 À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques respectivement de 43 millions \$ et de 126 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 (respectivement 21 millions \$ et 91 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2011), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Les additions à l'outillage de nos programmes résultent essentiellement du développement des programmes d'avions *CSeries*, *Learjet 85*, *Global 7000* et *Global 8000*.

#### DÉPENSES LIÉES AUX INITIATIVES DE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

(pour les exercices clos les)

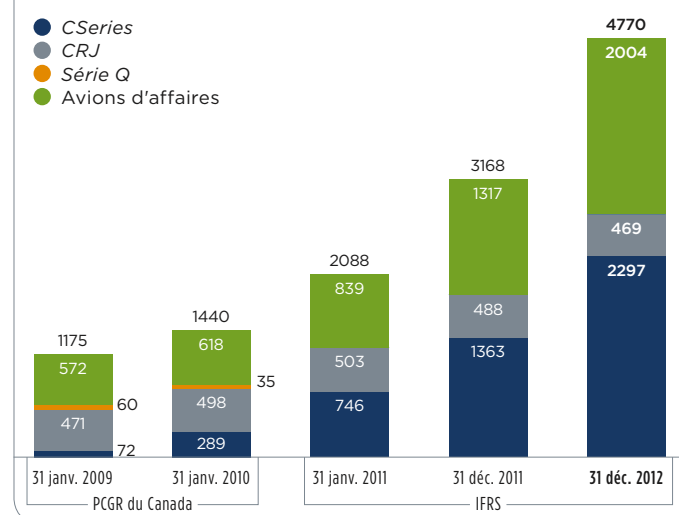
- Additions à l'outillage des programmes
- Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles
- Charges de R et D



#### OUTILLAGE DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES

(aux)

- *CSeries*
- *CRJ*
- *Série Q*
- Avions d'affaires



### FAVORISER LE BON ENVIRONNEMENT DE CONTRÔLE POUR ATTEINDRE NOS OBJECTIFS

Reconnaissant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, nous suivons un processus rigoureux par étape pour le développement de produits, nous concentrant sur la détermination précoce et l'atténuation efficace des risques éventuels. Tous les programmes appliquent le Système d'ingénierie de Bombardier, au cœur du processus, tout au long du cycle de développement de produits. Ce processus est constamment perfectionné pour y intégrer les leçons apprises de nos propres programmes et de l'industrie. Les étapes du processus sont décrites ci-après, et des jalons précis doivent être atteints avant

qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du développement. Ces jalons consistent en des examens de passage par des membres de divers paliers de gestion et des experts reconnus en vue de prouver la faisabilité technique, l'acceptation de la clientèle et la performance financière. Concevoir des produits ayant des incidences environnementales minimales durant tout leur cycle de vie constitue le fondement de notre stratégie en matière de responsabilité de produits. En plus de notre approche en matière d'éco-conception, nous intégrons aussi des considérations sur la santé et la sécurité dans la conception de nos produits.

## NOTRE PROCESSUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

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

Nous exécutons en outre un processus d'examen approfondi avant même qu'un avion soit lancé en faisant évaluer tous les nouveaux programmes par le Comité de stratégie du portefeuille d'avions (CSPA). Composé de représentants de toutes les fonctions clés engagées dans un programme, le CSPA veille à ce que nous soyons alignés en interne et aptes à tenir nos engagements à tous les échelons de l'organisation. Entre autres choses, cet examen confirme la disponibilité des ressources humaines et financières, la mise au point des nouvelles technologies et leur disponibilité à des fins de fabrication, et la solidité globale de l'analyse de rentabilité en imposant des lignes directrices de plus en plus strictes à mesure que le lancement d'un programme approche. Ce processus est exécuté en même temps que sont franchies les étapes du Système d'ingénierie de Bombardier avant le lancement (définition conceptuelle et préparation du lancement) et prend fin avec l'approbation du conseil d'administration de Bombardier, moment où nous commençons habituellement à capitaliser les dépenses

engagées dans le développement de produits dans l'outillage des programmes.

Nous effectuons aussi d'autres contrôles clés tout au long du processus de développement pour nous assurer que le développement de nos produits se déroule comme prévu. Nous appliquons en outre continuellement aux autres programmes ce que nous avons appris dans un programme, en partageant des idées et en apprenant dans nos divers comités fonctionnels, ainsi que par des examens réguliers effectués par des pairs, réunissant ainsi le savoir-faire de toutes les plateformes pour favoriser l'alignement et les approches communes, établir les meilleures pratiques et tirer parti des connaissances et de l'expérience de nos meilleurs employés.

Pour favoriser un environnement propice à l'innovation dans nos processus de développement et de fabrication de produits, nous continuons d'investir dans l'aménagement d'installations à la fine pointe de la technologie.

## LES PROGRAMMES D'AVIONS CSERIES

**Le programme d'avion CS100 en est à la phase de l'émission de la définition du produit, et le programme d'avion CS300 en est à la phase de conception détaillée. Le vol inaugural de l'avion CS100 est prévu d'ici la fin de juin 2013, et nous prévoyons que sa mise en service aura lieu environ un an après le vol inaugural. La mise en service de l'avion CS300 prévue en 2014 demeure inchangée.**

### Essais

Tous les bancs d'essai ayant été mis en service, nous effectuons des vols virtuels avec le CIASTA/l'Avion 0, notre banc d'essai et de certification intégré des systèmes au sol. Les systèmes avionique et électrique, les commandes de vol, les commandes de vol électriques, les systèmes hydrauliques, le train d'atterrissage et le câblage fonctionnent tous, et l'intégration et la communication des systèmes ont été démontrées avec succès. Jusqu'à présent, les essais ont donné les résultats prévus.

L'assemblage de la cellule d'essai, appelée plateforme d'essai statique de cellule complète (CAST), un avion servant aux essais au sol qui vise uniquement à démontrer la robustesse statique de la cellule et la conformité aux exigences de certification, a été achevé à nos installations d'essais de Saint-Laurent, au Québec.

Les composants importants, comme les ailes, le poste de pilotage et toutes les sections du fuselage du premier véhicule d'essai en vol (FTV1) sont raccordés à Mirabel, au Québec (site de production du programme), les moteurs ont été fixés à la cellule et l'assemblage final du FTV1 est en cours. D'autres véhicules d'essai en vol sont à divers stades de fabrication et d'assemblage.

Les composants et les systèmes continuent de faire l'objet d'essais dans le monde entier, et les résultats obtenus jusqu'ici confirment que les programmes de développement des avions sont en bonne voie d'atteindre leurs principaux objectifs de performance. La gamme d'avions CSeries devrait offrir un avantage de 15% sur le plan des coûts d'exploitation avec une réduction de 20% de la consommation de carburant comparativement à n'importe quel autre avion actuellement en production du segment. La conception entièrement nouvelle assure une importante réduction de l'empreinte sonore et des émissions de CO<sub>2</sub>, tout en offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des performances exceptionnelles sur piste et une autonomie de 5463 km (2950 milles marins)<sup>1</sup>.

### Fournisseurs

En février 2013, Pratt & Whitney a obtenu de Transports Canada la certification de la turbosoufflante à réducteur PW1500 qui propulsera les avions CSeries.

Tous les fournisseurs ont commencé la fabrication des composants et les bancs d'essai de sécurité de vol de tous les principaux fournisseurs ont été mis en service.

### Installations

Le site existant à Mirabel, au Québec, est en voie de transformation et d'optimisation. L'agrandissement du site a commencé par la construction du Centre d'essai intégré des circuits avions (CIASTA) et s'est poursuivi depuis par la remise à neuf des ateliers de production existants pour l'assemblage des véhicules d'essai en vol CSeries et les essais prévol.

À la fine pointe de la technologie, le CIASTA a été construit selon les critères LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) et a obtenu la certification LEED en 2013.

### Collaboration stratégique

Donnant suite à l'entente-cadre signée en mars 2011, nous avons signé une entente définitive avec Commercial Aircraft Corporation of China Ltd. (COMAC) en mars 2012 portant sur les communautés de l'avion C919 de COMAC et de nos avions CSeries. De plus, en novembre 2012, nous avons signé une lettre d'intention avec COMAC signalant le début de la phase II de notre collaboration stratégique. La deuxième phase de notre coopération explorera d'autres possibilités de communautés des avions C919 et CSeries, de coopération en matière de marketing et de ventes, d'expansion des capacités conjointes de service à la clientèle, de collaboration en matière d'essais et de certification des produits, ainsi que des occasions de collaboration sur de futures gammes de produits de COMAC et de Bombardier.

<sup>1</sup> Principaux objectifs de performance, sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en production sur des vols de 500 milles marins. Se reporter à la mise en garde relative au programme des avions CSeries à la fin du présent rapport de gestion.



## LE PROGRAMME D'AVION LEARJET 85

Le programme d'avion *Learjet 85* en est à la phase de l'émission de la définition du produit et progresse vers une mise en service maintenant prévue à l'été 2014.

**Production et essais** La construction du FTV1 est considérablement avancée. Le fuselage pressurisé complet, y compris le fuselage avant, le fuselage arrière et l'empennage, a été raccordé avec succès. La voilure a été raccordée au fuselage et le train d'atterrissage a été installé. La mise sous tension des principaux faisceaux de câblage électriques a été réalisée avec succès en décembre 2012. Toutefois, bien que nous ayons relevé plusieurs défis en raison de la nouvelle technologie, le calendrier du programme a été touché et la mise en service est maintenant prévue pour l'été 2014.

D'autres véhicules d'essai en vol sont à divers stades de fabrication et d'assemblage.

La plateforme de l'essai statique d'avion complet (CAST) se trouvera sous peu au National Institute for Aviation Research (NIAR) en vue d'évaluer les essais structuraux visant la sécurité des vols. Le NIAR, qui fait partie de l'Université d'État de Wichita, est un centre de recherche en aviation des É.-U. qui se spécialise dans les mises à l'essai de matériaux composites.

Dans le cadre du programme de préparation technologique des structures en matériaux composites de Bombardier, nous sommes en train de valider et de certifier avec la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. le processus de fabrication de notre technologie des matériaux composites.

Les essais initiaux d'impact aviaire sur la portion du nez de l'avion ont été menés avec succès.

**Fournisseurs** Tous nos fournisseurs ont commencé la fabrication des composants, et tous les bancs d'essai de sécurité de vol des fournisseurs ont été mis en service. Les essais aux fins de l'évaluation de la sécurité des vols ont commencé. Ces bancs d'essai servent d'abord à s'assurer que des essais critiques de la sécurité des systèmes sont réalisés pour des composants avant l'expédition des pièces prêtes pour les vols à la chaîne d'assemblage final de Wichita.

Les moteurs du FTV1 sont maintenant sur le site de la chaîne d'assemblage final de Wichita.

**Installations** La chaîne d'assemblage final de Wichita est opérationnelle.

Une cérémonie de lancement officiel des travaux, le 30 avril 2012, a marqué le début de la nouvelle phase d'expansion du site Learjet de Wichita qui comprend la construction d'un nouveau hangar, les installations de peinture et un nouveau centre de livraison pour le soutien du programme d'avion *Learjet 85*.

## LES PROGRAMMES D'AVIONS LEARJET 70 ET LEARJET 75

Les programmes d'avions *Learjet 70* et *Learjet 75*, qui en sont à la phase de l'émission de la définition du produit, progressent vers une mise en service à l'été 2013 pour l'avion *Learjet 75* et au deuxième semestre de 2013 pour l'avion *Learjet 70*.

**Production et essais** En août 2012, nous avons mis sous tension les systèmes électriques du premier avion *Learjet 75*, dont le poste de pilotage *Bombardier Vision*, sur la chaîne de production de Wichita. À pleine puissance, la chaîne de production a commencé les essais de fonctionnement du poste de pilotage *Bombardier Vision* et d'autres systèmes.

Les essais en vol des nouveaux postes de pilotage *Bombardier Vision*, d'un moteur amélioré et de nouvelles ailettes profilées sont en cours. Trois véhicules d'essai en vol ont effectué plus de 85 % de leur programme d'essai en vol et les autres véhicules d'essai en vol sont en cours d'assemblage.

À Wichita, l'assemblage du premier avion de série a débuté.

**Fournisseurs** L'examen de conception crucial, l'étape qui marque l'examen de conception finale par rapport à certaines exigences techniques et à des objectifs de coût, de poids et de performance, a été effectué pour tous les principaux fournisseurs, et a permis de figer la conception. Les fournisseurs en sont aux dernières étapes des essais de qualification de leurs composants et ils livrent actuellement les pièces à la chaîne de production.

**Installations** Le programme d'avions utilisera les mêmes processus de fabrication et d'assemblage que ceux des avions *Learjet 40 XR* et *Learjet 45 XR*.

## LES PROGRAMMES D'AVIONS GLOBAL 7000 ET GLOBAL 8000

Les programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000* en sont à la phase conjointe de définition et progressent vers une mise en service prévue respectivement en 2016 et 2017.

**Fournisseurs** Notre équipe de développement de produits et les représentants de nos fournisseurs travaillent au même endroit, à notre centre de développement de produits à Montréal, et se concentrent sur la progression de la conception technique des avions. Pour l'essentiel, nous avons terminé la sélection des fournisseurs pour les programmes.

## LE POSTE DE PILOTAGE BOMBARDIER VISION

Le poste de pilotage *Bombardier Vision* a été mis en service.

**Certification** Après avoir obtenu les certifications de l'Agence européenne de sécurité aérienne («AESA») et de la Federal Aviation Administration («FAA») des É.-U., le poste de pilotage *Bombardier Vision* a été mis en service en mars 2012 dans les avions *Global 5000* et *Global 6000*.

## Des livraisons globales conformes à nos prévisions

## LIVRAISONS D'AVIONS D'AFFAIRES

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
(en unités)	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Légers</b>				
<i>Learjet 40 XR/Learjet 45 XR</i>	11	8	24	15
<i>Learjet 60 XR</i>	8	5	15	18
<b>Intermédiaires</b>				
<i>Challenger 300</i>	13	8	48	34
<i>Challenger 605</i>	7	11	34	39
<i>Série Challenger 800</i>	2	3	4	6
<b>Grands</b>				
<i>Global 5000/Global Express XRS/Global 6000</i>	19	13	54	51
	60	48	179	163

Au quatrième trimestre, les livraisons d'avions d'affaires ont augmenté de 25% comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, du fait surtout que le trimestre clos le 31 décembre 2011 ne comptait que deux mois. Au cours de l'exercice, les livraisons se sont accrues de 10% en regard de l'exercice précédent, l'exercice clos le 31 décembre 2011 ne comptant que 11 mois.

## LIVRAISONS D'AVIONS COMMERCIAUX

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
(en unités)	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	–	–	1	10
<i>CRJ900 NextGen</i>	2	2	5	12
<i>CRJ1000 NextGen</i>	5	3	8	11
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	9	6	36	45
	16	11	50	78

Au quatrième trimestre, les livraisons d'avions commerciaux ont augmenté de 45%, en raison principalement du fait que le trimestre clos le 31 décembre 2011 ne comptait que deux mois. Au cours de l'exercice, les livraisons ont diminué de 36%, ce qui s'explique principalement par le ralentissement des cadences de production pour tenir compte de la demande actuelle.

## Volume impressionnant de nouvelles commandes en dépit de la conjoncture économique difficile

### TOTAL DES COMMANDES NETTES D'AVIONS

	31 décembre 2012			31 décembre 2011		
(en unités)	Comman- des brutes	Annulations	Comman- des nettes	Comman- des brutes	Annulations	Comman- des nettes
Quatrièmes trimestres clos les	Trois mois clos les			Deux mois clos les		
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété <i>Flexjet</i> )	141	(17)	124	44	(3)	41
Avions commerciaux	60	-	60	2	-	2
	201	(17)	184	46	(3)	43
Exercices clos les	Douze mois clos les			Onze mois clos les		
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété <i>Flexjet</i> )	392	(49)	343	223	(32)	191
Avions commerciaux	138	-	138	54	-	54
Avions amphibies	-	-	-	4	-	4
	530	(49)	481	281	(32)	249

### AVIONS D'AFFAIRES

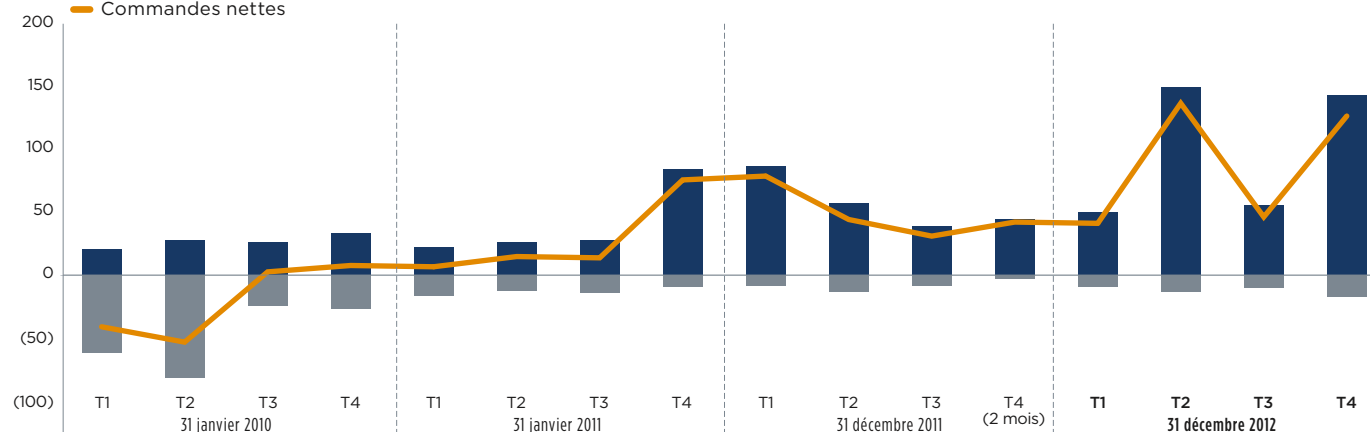
L'augmentation des nouvelles commandes nettes d'avions d'affaires au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012 par rapport à celles de l'exercice précédent est principalement attribuable aux commandes importantes reçues de NetJets Inc. de 100 avions *Challenger* et de VistaJet de 56 avions *Global*, par rapport à des

commandes importantes de 50 avions *Global* reçues de NetJets Inc. et de 10 avions *Global* de VistaJet au cours de l'exercice précédent. Compte non tenu des commandes importantes de plusieurs avions reçues de NetJets Inc. et de VistaJet en 2012 et en 2011, nos nouvelles commandes ont augmenté de 43%.

### COMMANDES BRUTES/NETTES D'AVIONS D'AFFAIRES

(pour les trimestres des exercices clos les; les commandes brutes comprennent les programmes *Flexjet* et excluent les swaps)

- Nouvelles commandes brutes
- Annulations
- Commandes nettes



Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012:

Client	Commande ferme	Options <sup>1</sup>	Valeur de la commande ferme d'après les prix affichés
VistaJet	25 avions <i>Global 5000</i> 25 avions <i>Global 6000</i> 6 avions <i>Global 8000</i>	40 avions <i>Global 5000</i> 40 avions <i>Global 6000</i> 6 avions <i>Global 8000</i>	3,1 milliards \$
NetJets Inc.	75 avions de la série <i>Challenger 300</i> 25 avions de la série <i>Challenger 605</i>	125 avions de la série <i>Challenger 300</i> 50 avions de la série <i>Challenger 605</i>	2,6 milliards \$
Cinq clients souhaitant garder l'anonymat	22 avions <i>Global 6000</i> 10 avions <i>Global 8000</i>	-	2,0 milliards \$
AVWest (Australie)	5 avions <i>Global 6000</i>	-	293 millions \$

1 Non incluses dans le carnet de commandes.

## AVIONS COMMERCIAUX

### COMMANDES NETTES D'AVIONS COMMERCIAUX

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
(en unités)	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	7	-	7	-
<i>CRJ900 NextGen</i>	40	1	48	4
<i>CRJ1000 NextGen</i>	-	-	18	-
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	-	-	5	28
<i>CS300</i>	10	-	10	15
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	3	1	50	7
	60	2	138	54

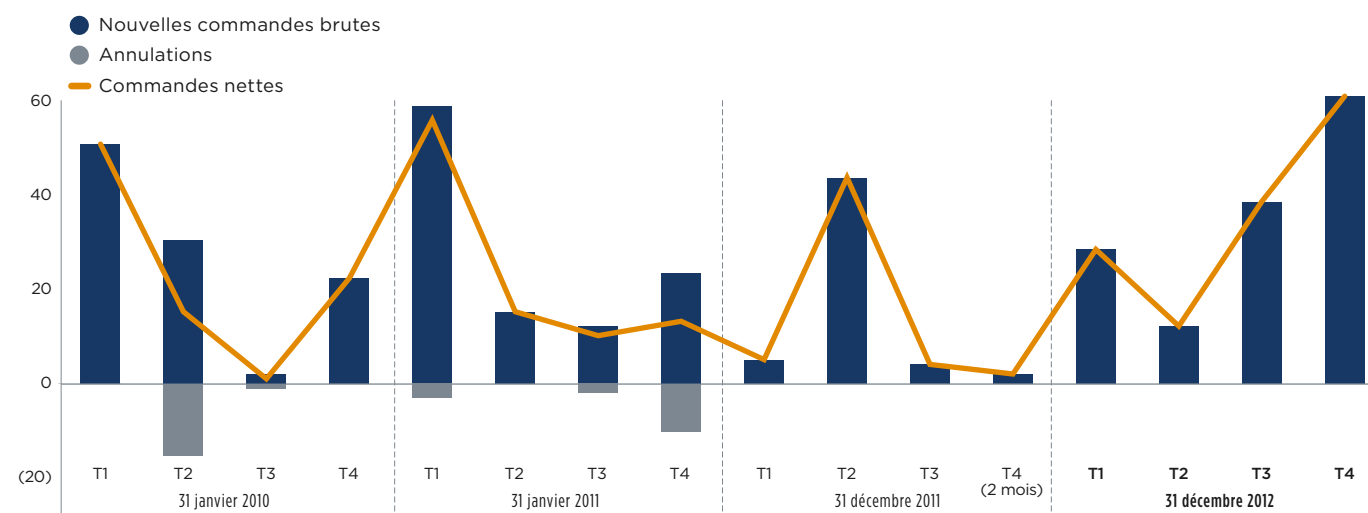
Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012, nous avons progressivement amélioré notre présence locale sur les marchés en croissance rapide, de sorte que plusieurs nouvelles commandes ont été obtenues dans ces marchés.

Le volume considérable de commandes d'avions commerciaux au quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012 est principalement attribuable aux commandes de biréacteurs régionaux reçues de Delta Air Lines Inc. et d'un client chinois souhaitant garder l'anonymat et d'avions *CSeries* reçues d'airBaltic. Le volume

anormalement bas de commandes reçues au quatrième trimestre clos le 31 décembre 2011 découle de l'incidence négative de l'incertitude économique aux É.-U. et en Europe sur les nouvelles commandes. L'augmentation des commandes nettes d'avions commerciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 est essentiellement attribuable aux nombreuses commandes importantes de biréacteurs régionaux et de biturbopropulseurs reçues au deuxième semestre de l'exercice.

## COMMANDES BRUTES/NETTES D'AVIONS COMMERCIAUX

(pour les trimestres des exercices clos les; les commandes brutes excluent les swaps)



Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012:

Client	Commande ferme	Options <sup>1</sup>	Valeur de la commande ferme d'après les prix affichés
Delta Air Lines Inc. (É.-U.)	40 avions <i>CRJ900 NextGen</i>	30 <i>CRJ900 NextGen</i>	1,9 milliard \$
airBaltic (Lettonie)	10 avions <i>CS300</i>	–	764 millions \$
WestJet Airlines Ltd. (Canada)	20 avions <i>Q400 NextGen</i>	25 <i>Q400 NextGen</i>	683 millions \$
Nordic Aviation Capital A/S (Danemark)	12 avions <i>CRJ1000 NextGen</i>	–	595 millions \$
Eurolot S.A. (Pologne)	14 avions <i>Q400 NextGen</i>	6 <i>Q400 NextGen</i>	436 millions \$
Client souhaitant garder l'anonymat (Chine)	7 avions <i>CRJ700 NextGen</i>	–	330 millions \$
PrivatAir (Suisse)	5 avions <i>CS100</i>	5 <i>CS100</i>	309 millions \$
PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	6 avions <i>CRJ1000 NextGen</i>	18 <i>CRJ1000 NextGen</i>	297 millions \$
China Express Airlines	6 avions <i>CRJ900 NextGen</i>	5 <i>CRJ900 NextGen</i>	264 millions \$
Chorus Aviation Inc. (Canada), société mère de Jazz Aviation LP (Jazz)	6 avions <i>Q400 NextGen</i>	–	189 millions \$
Ethiopian Airlines	5 avions <i>Q400 NextGen</i>	–	160 millions \$

1 Non incluses dans le carnet de commandes.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012, nous avons reçu les commandes conditionnelles et lettres d'intention suivantes, qui n'étaient pas incluses dans le carnet de commandes au 31 décembre 2012:

- En juillet 2012, nous avons reçu une commande conditionnelle de cinq avions *CS100* et de dix avions *CS300* d'un client souhaitant garder l'anonymat. D'après les prix affichés, la commande conditionnelle est évaluée à 1,0 milliard \$.
- En décembre 2012, un transporteur établi dans les Amériques, qui a préféré garder l'anonymat, a signé une lettre d'intention en vue de l'acquisition de 12 avions *CS100* avec options sur 18 autres. D'après le prix affiché, une commande ferme serait évaluée à quelque 870 millions \$ et pourrait passer à 2,1 milliards \$ si les 18 options étaient converties en commandes fermes.

Après la fin de l'exercice, Ilyushin Finance Co., une société russe de crédit-bail établie à Moscou, a signé une entente d'achat prévoyant l'acquisition de 32 avions *CS300* et des options pour dix autres. Cette entente est conditionnelle à l'approbation des actionnaires de la société et fait suite à une lettre d'intention signée en 2011. Selon le prix affiché, la commande d'avion de 32 avions est évaluée à environ 2,6 milliards \$.



## Solide ratio de nouvelles commandes sur livraisons

### RATIO DE NOUVELLES COMMANDES SUR LIVRAISONS<sup>1</sup>

	Trois mois clos le	Deux mois clos le	Douze mois clos le	Onze mois clos le
	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Avions d'affaires	2,1	0,9	1,9	1,2
Avions commerciaux	3,8	0,2	2,8	0,7
Total	2,4	0,7	2,1	1,0

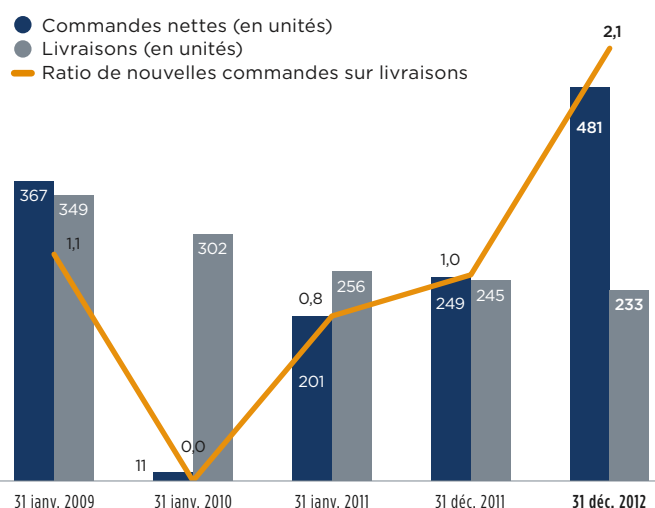
1 Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, le ratio élevé de nouvelles commandes sur livraisons d'avions d'affaires s'explique par l'importante commande reçue de NetJets Inc. de 100 avions de la gamme *Challenger* au cours du trimestre clos le 30 juin 2012 et par l'importante commande reçue de VistaJet de 56 avions de la gamme *Global* au cours du trimestre clos le 31 décembre 2012.

Le ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions commerciaux pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012 reflète le nombre de nouvelles commandes supérieur au nombre de livraisons de biréacteurs régionaux et d'avions *C-Series*, attribuable principalement aux commandes importantes reçues de Delta Air Lines Inc. de 40 avions *CRJ900 NextGen* et d'airBaltic de 10 avions *CS300*. Le ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions commerciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 tient compte surtout du nombre de nouvelles commandes supérieur au nombre de livraisons de biréacteurs régionaux.

### COMMANDES NETTES ET RATIO DE NOUVELLES COMMANDES SUR LIVRAISONS

(pour les exercices clos les)



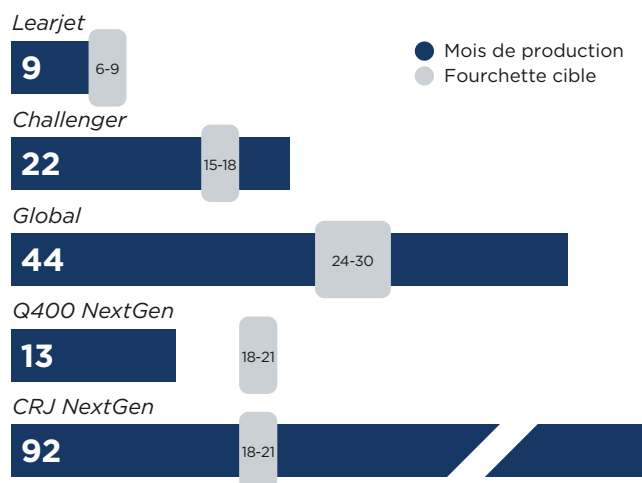
### CARNET DE COMMANDES TOTAL

	Aux	
(en milliards de dollars)	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Programmes d'avion	29,5 \$	21,4 \$
Ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange	2,8	1,9
Formation à l'aviation militaire	0,6	0,6
	32,9 \$	23,9 \$

L'augmentation de 38% du carnet de commandes au 31 décembre 2012 par rapport au 31 décembre 2011 est surtout attribuable au nombre de nouvelles commandes supérieur au nombre de livraisons des gammes d'avions *Challenger* et *Global*, ainsi que des biréacteurs régionaux. Nous continuons de suivre notre carnet de commandes et l'horizon de production de nos programmes et d'aligner nos cadences de production sur la demande du marché.

À compter du 31 décembre 2012, nous avons commencé à présenter les ententes de maintenance et de soutien des pièces de rechange à long terme dans le total de notre carnet de commandes. Le carnet de commandes d'ententes de maintenance et de soutien des pièces de rechange à long terme avec des clients au 31 décembre 2012 comprenait une entente à long terme de service signée avec NetJets Inc. en 2012 relativement à la commande ferme de 100 avions de la gamme *Challenger*. En général, les revenus tirés de ces ententes seront comptabilisés au cours des cinq à quinze prochaines années.

#### CARNET DE COMMANDES EN MOIS DE PRODUCTION<sup>1</sup> (au 31 décembre 2012)



1 Le nombre de mois de production est calculé en divisant le carnet de commandes en unités au 31 décembre 2012 pour chaque gamme d'avions (à l'exclusion des commandes d'avions *Learjet 85*, *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que des commandes reçues par Flexjet) par le nombre d'avions livrés au cours des 12 mois précédents, converti en un nombre équivalent de mois. Notre carnet de commandes, exprimé en nombre de mois de production, donne un aperçu de l'importance de notre carnet de commandes d'après les cadences de production des 12 derniers mois. Cet indicateur n'est pas prospectif et ne tient pas compte des changements potentiels de cadences de production ou de la capacité de nos clients de prendre livraison de leur avion ni du moment de cette livraison.

#### CARNET DE COMMANDES ET OPTIONS D'AVIONS COMMERCIAUX

(en unités)	31 décembre 2012		31 décembre 2011	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	15	2	9	2
<i>CRJ900 NextGen</i>	53	42	10	24
<i>CRJ1000 NextGen</i>	39	22	29	4
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	66 <sup>1</sup>	52	61 <sup>2</sup>	47
<i>CS300</i>	82 <sup>1</sup>	72	72 <sup>2</sup>	72
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	38	101	24	118
	<b>293</b>	<b>291</b>	<b>205</b>	<b>267</b>

1 Le total de 148 commandes comprend 83 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C-Series*.

2 Le total de 133 commandes comprend 79 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C-Series*.

Le total du carnet de commandes d'avions *C-Series* comprend 148 avions de la part de dix clients répartis dans huit pays.

## Empreinte mondiale

Nous avons continué d'accroître notre présence dans l'industrie en achetant du terrain au Maroc pour y aménager un site de production permanent et en y louant des installations de transition qui ont commencé la production de leurs premiers composants

en février 2013. Pour accéder à un bassin de talents croissant en ingénierie, nous avons également ouvert un bureau de soutien en ingénierie à Bangalore, en Inde, qui appuiera nos programmes d'avions en production et en développement.

## Effectifs

### NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS

		Aux
	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Permanents <sup>1</sup>	31 400	30 600
Contractuels	4 100	3 000
	35 500	33 600
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	47 %	47 %

1 Y compris les employés inactifs.

L'augmentation du nombre d'employés est principalement attribuable aux embauches liées aux programmes d'avions *CSeries*, *Global 7000* et *Global 8000*. Notre stratégie à long terme de ressources humaines consiste à conserver une combinaison d'employés permanents et d'employés contractuels afin de permettre une flexibilité accrue en périodes de fluctuation, tout en assurant la stabilité de nos effectifs permanents.

### PRINCIPALES CONVENTIONS COLLECTIVES

Emplacement	Syndicat	Nombre approximatif d'employés permanents couverts au 31 décembre 2012	Expiration de la convention collective actuelle
Belfast	Unite the Union et General Machinists & Boilermakers	4 200	24 janvier 2013
Montréal	Section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	4 600	28 novembre 2014
Toronto	Travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile (TCA)	2 200	22 juin 2015
Centre de finition des avions <i>Global</i> de Montréal	Section locale 62 du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA)	1 500	5 décembre 2013
Querétaro	Confederación de Trabajadores de México	1 200	30 avril 2013
Wichita	Section locale 639 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	800	9 octobre 2017

La convention collective avec Unite the Union et General Machinists & Boilermakers, visant environ 4200 employés à Belfast, a pris fin le 24 janvier 2013. Nous sommes actuellement en pourparlers avec le syndicat.

# RAPPORT DE GESTION

# TRANSPORT

Les données exposées dans la présente section du rapport de gestion contiennent des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR et sont regroupées par segment de marché (matériel roulant, services, systèmes et signalisation), reflétant notre structure organisationnelle, et par région géographique (Europe, Amérique du Nord, Asie-Pacifique et Ailleurs dans le monde).

Nous croyons que la présentation de certaines mesures de rendement non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de notre rapport de gestion de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes de BT et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre activité. Le RAIL et le RAILA avant éléments spéciaux sont des mesures non conformes aux PCGR qui excluent des éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base. Par conséquent, ces mesures non conformes aux PCGR procurent une information plus transparente aux fins de l'analyse du résultat et améliorent la comparabilité des résultats d'une période à l'autre tout en offrant une meilleure comparabilité avec les pairs.

Malgré le changement de la date de fin d'exercice du 31 janvier au 31 décembre, à compter du 31 décembre 2011, les données financières des exercices précédents présentées dans cette section du rapport de gestion sont comparables, dans la mesure où BT était précédemment consolidé avec Bombardier Inc. compte tenu d'un décalage d'un mois, c.-à-d. que toutes les données financières présentées pour les exercices précédents ont été préparées sur la base de l'année civile.

## MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT ..... 91

Mesures clés et indicateurs connexes de rendement nous permettant d'évaluer nos progrès  
Nos résultats des cinq derniers exercices

## PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS ..... 92

Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient  
Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs

## FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE ..... 94

Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et de nos principales commandes

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE ..... 95

Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités

## ANALYSE DES RÉSULTATS ..... 98

Notre performance financière pour le quatrième trimestre  
et l'exercice clos le 31 décembre 2012

Carnet de commandes et effectifs au 31 décembre 2012

Pour de l'information supplémentaire sur les produits et la stratégie de BT ainsi que sur l'industrie du rail, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de BT disponible dans la section Profil du site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).



# MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

## MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT

<b>Croissance et position en regard de la concurrence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs.</li> <li>• Ratio de nouvelles commandes sur revenus mesurés en dollars au cours d'une période donnée, comme indicateur des revenus futurs.</li> <li>• Revenus et diversification géographique des revenus, comme mesures de la croissance et de la durabilité de notre position en regard de la concurrence.</li> <li>• Position sur le marché, comme mesure de notre position en regard de la concurrence.</li> </ul>
<b>Rentabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RAI, marge RAI, et RAI<sup>1,2</sup> et marge RAI avant éléments spéciaux<sup>1,2</sup>, comme mesures du rendement.</li> </ul>
<b>Liquidités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup>, comme mesure de la génération de liquidités.</li> </ul>
<b>Satisfaction de la clientèle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Divers indicateurs de satisfaction de la clientèle, concentrés sur les quatre dimensions principales : ventes et prix, orientation client, exécution de projet et offre de produits.</li> </ul>

En 2012, la rémunération incitative de nos employés était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI, les flux de trésorerie disponibles et les niveaux de stocks.

## SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

	IFRS			PCGR du Canada	
	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011	31 janvier 2010	31 janvier 2009
<b>Pour les exercices clos les et aux</b>					
Revenus					
Matériel roulant	5 384 \$	6 855 \$	6 385 \$	7 264 \$	6 663 \$
Services	1 478	1 409	1 308	1 408	1 529
Systèmes et signalisation	1 278	1 489	1 390	1 337	1 564
	<u>8 140 \$</u>	<u>9 753 \$</u>	<u>9 083 \$</u>	<u>10 009 \$</u>	<u>9 756 \$</u>
Nouvelles commandes (en milliards)	9,4 \$	9,7 \$	14,3 \$	9,6 \$	9,8 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,2	1,0	1,6	1,0	1,0
Carnet de commandes (en milliards)	33,7 \$	31,9 \$	33,5 \$	27,1 \$	24,7 \$
RAI	290 \$	700 \$	651 \$	625 \$	533 \$
Marge RAI	3,6 %	7,2 %	7,2 %	6,2 %	5,5 %
RAI avant éléments spéciaux <sup>1,2</sup>	453 \$	700 \$	651 \$	625 \$	533 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>1,2</sup>	5,6 %	7,2 %	7,2 %	6,2 %	5,5 %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) <sup>1</sup>	386 \$	(424) \$	741 \$	293 \$	480 \$
Nombre d'employés <sup>3</sup>	36 000	36 200	34 900	34 950	35 450

1 Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

2 Les éléments spéciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect de 1200 employés à l'échelle mondiale; une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux États-Unis.

3 Y compris les employés contractuels et les employés inactifs.



# PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit	Ce que nous avons fait	Ce qui s'en vient <sup>1</sup>
<b>Rentabilité</b>	Continuer d'améliorer la marge RAII pour tendre vers notre cible de 8% d'ici l'année civile 2013.	RAII avant éléments spéciaux <sup>2</sup> de 5,6%, inférieur à celui de l'exercice précédent en raison principalement de marges réduites dans certains contrats de matériel roulant.	Notre date cible pour atteindre une marge RAII de 8% a été repoussée jusqu'en 2014.
<b>Liquidités</b>	Aligner les flux de trésorerie disponibles sur le RAII, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre.	Flux de trésorerie disponibles <sup>2</sup> de 386 millions \$, comparativement à un RAII avant éléments spéciaux <sup>2</sup> de 453 millions \$.	Maintenir l'alignement des flux de trésorerie disponibles sur le RAII, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre.
<b>Croissance et nouvelles commandes</b>	Maintenir un ratio de nouvelles commandes sur revenus autour de 1,0, au rythme de l'évolution du marché.	Ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2.	À l'exclusion de l'incidence des taux de change, les revenus en 2013 devraient être plus élevés qu'en 2012, avec une croissance juste sous la barre de 10%. Maintenir un ratio de nouvelles commandes sur revenus autour de 1,0, au rythme de l'évolution du marché.

## Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs<sup>3</sup> de cette section du rapport de gestion sont fondés sur:

- notre carnet de commandes actuel;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter;
- l'exécution normale des contrats et le déploiement et la mise en œuvre continus des principales initiatives, surtout celles liées aux réductions de coûts, dont les initiatives d'amélioration de l'approvisionnement et de l'exploitation;
- les tendances récentes de l'industrie d'après une analyse des principaux inducteurs de marché;
- un niveau soutenu de dépenses publiques; et
- la capacité de notre bassin de fournisseurs à soutenir l'exécution de nos projets.

<sup>1</sup> Voir Énoncés prospectifs ci-dessus.

<sup>2</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs.

<sup>3</sup> Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

## NOUS AVONS JETÉ LES BASES D'UNE RENTABILITÉ DURABLE

Notre important volume de commandes dans l'ensemble des segments et des régions géographiques témoigne de la confiance soutenue de nos clients en nos produits et nos services novateurs.

Nous avons clos l'exercice avec un carnet de commandes record de 33,7 milliards \$. Toutefois, nous avons enregistré en 2012 une diminution de la marge RAI avant éléments spéciaux principalement attribuable à une baisse de la marge brute totale de matériel roulant découlant de difficultés d'exécution dans certains de nos importants contrats européens. Des mesures supplémentaires ont été mises en place pour résoudre ces difficultés d'exécution, par exemple l'amélioration de la gouvernance qui permet d'accorder une attention toute particulière aux projets cruciaux.

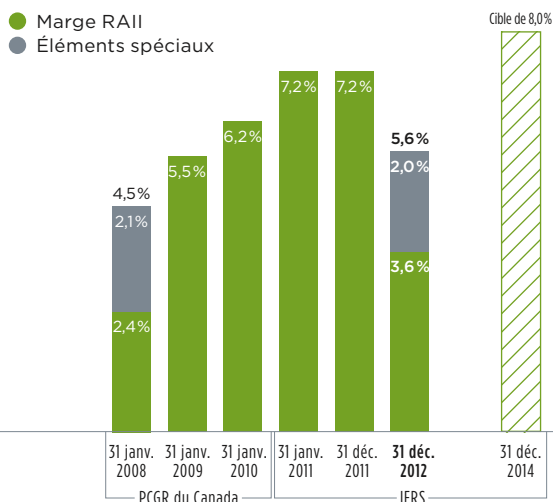
Pour accroître notre compétitivité à long terme et améliorer notre structure de coûts, nous avons annoncé plusieurs mesures en vue de réaligner notre capacité, dont la fermeture prévue d'une usine à Aachen, en Allemagne, et la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale, dont les

effectifs de l'usine de Aachen. L'incidence financière de ces mesures a eu des répercussions négatives de 119 millions \$, ou 1,5 point de pourcentage, sur notre marge RAI et est exclue de notre marge RAI avant éléments spéciaux.

Le plan de restructuration de BT est un investissement qui vise à assurer notre compétitivité à long terme et à améliorer notre structure de coûts et notre rentabilité. Notre engagement envers le soutien à la clientèle et notre attention à l'exécution sans faille se poursuivent et nous nous attendons à atteindre notre objectif de marge RAI de 8% d'ici 2014<sup>1</sup>. Notre capacité de gestion de projet demeure une composante déterminante en vue d'atteindre notre objectif de marge RAI. Selon notre système d'exploitation Bombardier BOS, notre approche d'exploitation à valeur ajoutée progresse bien et soutient les objectifs continus d'amélioration de l'exécution et de réduction des coûts. L'accent constant que nous mettons sur la réduction de nos dépenses d'administration générale et sur l'accroissement de notre efficacité contribue aussi à réduire nos coûts et à améliorer la rentabilité.

### ÉVOLUTION DE LA MARGE RAI

(marge RAI avant éléments spéciaux pour les six derniers exercices et objectif de marge RAI d'ici à l'exercice se terminant le 31 décembre 2014)



### Leviers

- Se concentrer sur une exécution sans faille.
- Tirer parti de notre capacité de gestion de projet.
- Continuer de réduire les coûts (charges de vente et d'administration).
- Tirer parti de notre présence mondiale (marchés établis et marchés en croissance rapide).

L'élément spécial pour l'exercice clos le 31 janvier 2008 est lié à la radiation de la valeur comptable d'un placement de 162 millions \$ dans Metronet.

Les éléments spéciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$; une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations.

1 Voir Énoncés prospectifs à la page précédente.

# FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

## Des perspectives positives à la suite d'un exercice exigeant

### REVENUS

**8,1** milliards \$

### MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX<sup>1</sup>

**5,6%**

### FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES<sup>1</sup>

**386** millions \$

### NOUVELLES COMMANDES

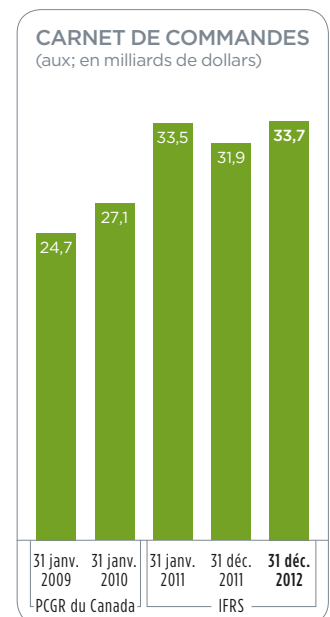
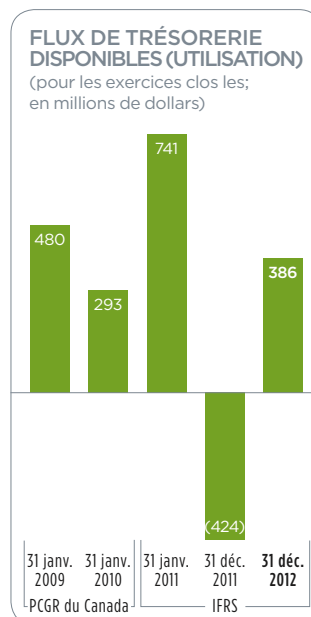
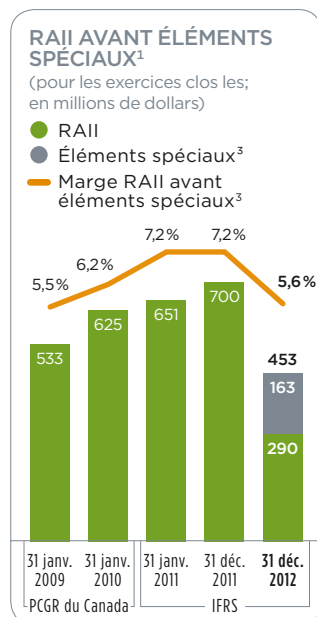
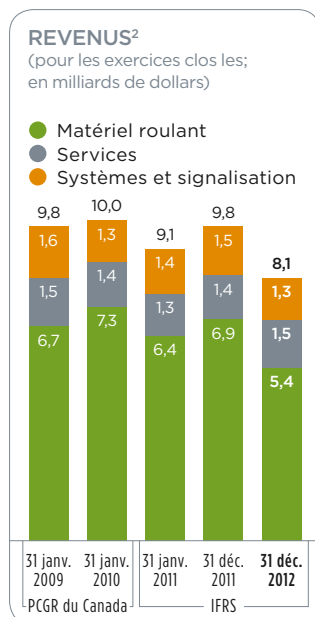
**9,4** milliards \$

### CARNET DE COMMANDES

**33,7** milliards \$

## RÉSULTATS DE L'EXERCICE

- Revenus de 8,1 milliards \$, contre 9,8 milliards \$ pour l'exercice précédent.
- RAI avant éléments spéciaux<sup>1</sup> de 453 millions \$, ou 5,6% des revenus, en regard de 700 millions \$, ou 7,2%, pour l'exercice précédent.
- RAI avant éléments spéciaux<sup>1</sup> de 582 millions \$, ou 7,1% des revenus, en regard de 838 millions \$, ou 8,6%, pour l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> de 386 millions \$, contre une utilisation de flux de trésorerie disponibles de 424 millions \$ pour l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes totalisant 9,4 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2), comparativement à 9,7 milliards \$ pour l'exercice précédent (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0).
- Carnet de commandes de 33,7 milliards \$ au 31 décembre 2012, soit le carnet de commandes le plus garni de notre histoire, comparativement à 31,9 milliards \$ au 31 décembre 2011.



<sup>1</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés de la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

<sup>2</sup> Certains totaux ne correspondent pas en raison de l'arrondissement.

<sup>3</sup> Les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale; une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.

## PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE L'EXERCICE

- En octobre 2012, nous avons annoncé des mesures pour améliorer notre compétitivité et notre structure de coûts. Ces mesures comprennent la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale, dont les effectifs de l'usine de Aachen. Au quatrième trimestre de 2012, nous avons comptabilisé des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à ces mesures prévues.
- Tout au long de l'année, nous avons signé plusieurs contrats importants de par le monde et dans l'ensemble de nos segments, particulièrement en Amérique du Nord, dont des projets avec Metrolinx / GO Transit à Toronto, au Canada, d'une valeur de 937 millions \$, avec la San Francisco Bay Area Rapid Transit District (BART) d'une valeur de 897 millions \$, et avec la Metropolitan Transportation Authority (MTA) de la ville de New York, d'une valeur de 599 millions \$.
- En Chine, nous avons franchi plusieurs étapes clés pour élargir notre portefeuille de produits et renforcer notre position sur le marché. Nous avons franchi une étape déterminante dans notre projet ZEFIRO 380 avec les résultats concluants de nos essais. Nous avons aussi signé un contrat de modification pour ce projet de trains à très grande vitesse qui comprend maintenant le développement et la livraison de 60 trains à grande vitesse en aluminium de nouvelle génération. La valeur initiale du contrat de 4 milliards \$ est demeurée inchangée. Dans le segment des métros, nous avons établi une nouvelle coentreprise avec Shanghai Shentong pour mener des activités de service. De plus, nous avons signé un contrat de licence pour véhicules légers sur rail avec CSR Puzhen. Le contrat couvre la préparation et la livraison de la documentation relative au produit sous licence ainsi que la formation et le soutien des employés de CSR Puzhen, afin d'assurer la réussite des processus de fabrication et de vente du produit sous licence. Les véhicules seront équipés de nos bogies FLEXX Urban 3000 et de notre système de propulsion et de contrôle MITRAC 500 novateurs. En janvier 2013, CSR Puzhen a remporté la première commande de 18 tramways à plancher bas en vertu de cet accord.

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

En cette période de turbulences économiques mondiales, le marché du rail demeure résilient avec un taux de croissance régulier

### PERSPECTIVES GÉNÉRALES DU MARCHÉ

Nous surveillons de près l'incertitude économique générale, mais à l'heure actuelle, nous ne prévoyons pas de tendance vers un changement dans les appels d'offres prévus et croyons que les investissements dans le transport sur rail demeureront une priorité des gouvernements à l'échelle mondiale. Dans notre marché accessible<sup>1</sup>, nous prévoyons une intensification régulière de l'activité tandis que les inducteurs de croissance fondamentaux du transport sur rail demeurent positifs, comme la tendance continue à l'urbanisation et un besoin grandissant de mobilité. La progression de la demande de solutions de transport sur rail est manifeste dans les projets d'investissement concrets qui doivent être réalisés au cours des prochaines années :

- une partie importante du marché européen sera composée d'options en cours à exercer, conséquence directe des gros contrats-cadres attribués au cours des dernières années; et
- plusieurs nouveaux contrats importants sont en vue sur les marchés établis et sur les marchés en croissance rapide.

L'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) a aussi confirmé cette évaluation positive dans l'étude *World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017*, publiée en septembre 2012. Le message clé de cette étude est que les perspectives du marché du transport sur rail à l'échelle internationale pour les six prochaines

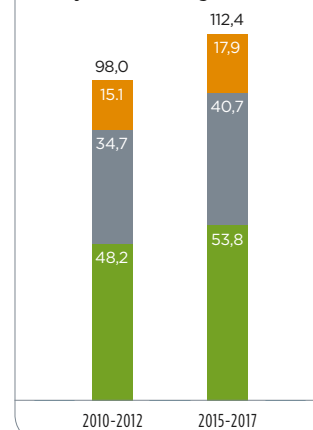
années demeurent positives, avec un taux de croissance annuel prévu de 2,8%<sup>2</sup>. Ces prévisions suggèrent que l'industrie du rail demeurera résiliente avec des taux de croissance solides malgré les turbulences économiques de ces dernières années, ce qui démontre que l'industrie du transport sur rail est moins exposée à la volatilité à court terme que d'autres industries.

Tandis que les grands projets ferroviaires sont souvent retardés de plusieurs mois, les volumes de marché pour une année peuvent faire l'objet d'une forte volatilité. L'UNIFE se concentre donc sur les volumes de marché annuels moyens calculés sur trois ans pour faciliter les comparaisons entre différentes périodes. Pour la période de 2015 à 2017, il est prévu que notre marché connaisse encore

#### NOTRE MARCHÉ ACCESSIBLE PAR SEGMENT

(moyenne des commandes sur trois ans; en milliards de dollars)

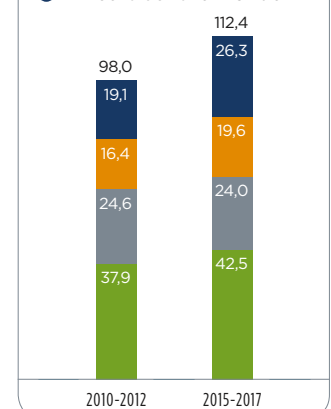
- Matériel roulant
- Services
- Systèmes et signalisation



#### NOTRE MARCHÉ ACCESSIBLE PAR RÉGION

(moyenne des commandes sur trois ans; en milliards de dollars)

- Europe
- Asie-Pacifique
- Amérique du Nord
- Ailleurs dans le monde



1 Les mentions «notre marché» ou «notre marché accessible» dans la présente section du rapport de gestion utilisent les mêmes définitions de ces termes. Le marché accessible exclut la part des marchés sur lesquels les contrats sont attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. La répartition du marché par catégorie exclut les segments infrastructure, wagons à marchandises et locotracteurs.

2 Source: données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017*, publiée en septembre 2012. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après une étude de marché effectuée dans les 50 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros et sont présentés pour nos marchés accessibles seulement. Un taux de change de 1€ = 1,3347 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période de 2010 à 2012 a été utilisé pour convertir tous les montants.

une forte demande issue des marchés traditionnels principaux (comme l'Europe et l'Amérique du Nord) ainsi que des marchés émergents du transport sur rail. Selon les prévisions de l'UNIFE, l'Europe demeurera le marché le plus important, mais la demande continuera aussi à atteindre des niveaux élevés en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique. Toutefois, les investissements dans le transport sur rail dans les marchés en rapide croissance hors de nos régions principales, regroupés sous le nom « Ailleurs dans le monde », constitueront le plus grand inducteur de croissance du marché.

Le volume global de commandes de notre marché devrait atteindre une moyenne annuelle de plus de 112 milliards \$ de 2015 à 2017. Du point de vue des segments, le matériel roulant est et demeure le segment de marché le plus important, suivi par celui des services, et celui des systèmes et signalisation.

## PERSPECTIVES DU MARCHÉ PAR RÉGION

### Europe

Le marché européen n'est pas seulement le marché de transport sur rail le plus important, c'est aussi l'un des plus concurrentiels et exigeants. Les demandes de la clientèle pour des produits innovants de haute technologie sont tout aussi importantes que le respect des normes les plus élevées de fiabilité, de sécurité et de performance. Nos succès prouvent que nous comprenons mieux les besoins de la clientèle que nos concurrents et que nous pouvons fournir à la fois une technologie extrêmement innovante et des coûts de cycle de vie réduits.

Nous sommes toujours bien placés pour conclure de nouveaux contrats en Europe. Sur nos principaux marchés d'Europe de l'Ouest et d'Europe du Nord, au cours des prochaines années, nous prévoyons l'exercice de plusieurs options rattachées aux importants contrats-cadres conclus au cours des dernières années. De plus, ces marchés continuent à recevoir des investissements avec de nombreuses nouvelles commandes à l'horizon, p. ex., en France et en Allemagne, où une nouvelle vague d'investissements dans les trains de banlieue est attendue à la suite d'une vague de commandes importantes de trains régionaux et de trains interurbains.

Le Royaume-Uni continuera aussi à voir des investissements importants, p. ex. dans des projets pour le métro de Londres et Crossrail.

En Europe de l'Est, les investissements dans la signalisation des réseaux et la modernisation du parc sont planifiés de façon à renouveler les parcs et les infrastructures vieillissants, alimentant la croissance dans les services de même que dans le segment des systèmes et signalisation.

En Europe du Sud, l'investissement public en général peut être limité en raison de difficultés financières continues dans certains pays. Toutefois, comme la part de notre marché a toujours été modeste dans la région, nous ne prévoyons qu'une incidence limitée sur nos activités.

## Amérique du Nord

En Amérique du Nord, le marché dans son ensemble a fait preuve de résilience face à la crise, avec des investissements continus dans le transport plus écologique des grandes villes comme New York, San Francisco, Montréal et Toronto. Ce développement positif du marché du rail devrait se poursuivre avec des investissements supplémentaires prévus dans tous les segments.

Dans le segment du matériel roulant, de nouveaux projets de métro sont prévus et le développement du rail à grande vitesse pointe à l'horizon.

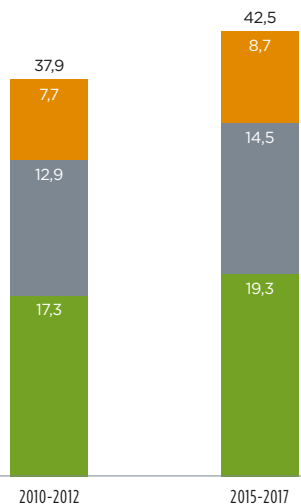
Le marché des services en Amérique du Nord est vaste et devrait continuer à croître. L'une des raisons de ce développement est la grande accessibilité de ce marché, tandis que les prestations de services traditionnelles, comme l'exploitation et la maintenance ou la remise à neuf, sont régulièrement externalisées par les exploitants. Une autre raison est la forte progression du parc de matériel roulant installé dans la région au cours des dernières années qui devrait mener à un besoin accru des activités de maintenance.

De plus, le déploiement de nouvelles normes de signalisation aux É.-U. amènera une vague d'investissements dans ce segment au cours de la prochaine décennie.

### NOTRE MARCHÉ ACCESSIBLE EUROPÉEN PAR SEGMENT

(moyenne des commandes sur trois ans; en milliards de dollars)

- Matériel roulant
- Services
- Systèmes et signalisation

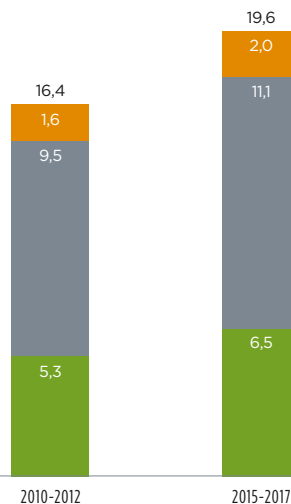


Source: étude de l'UNIFE World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017

### NOTRE MARCHÉ ACCESSIBLE NORD-AMÉRICAIN PAR SEGMENT

(moyenne des commandes sur trois ans; en milliards de dollars)

- Matériel roulant
- Services
- Systèmes et signalisation



Source: étude de l'UNIFE World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017



## Asie-Pacifique

Le léger recul prévu par l'UNIFE de 2010-2012 à 2015-2017 résulte principalement de la réduction du marché japonais qui n'est pas un marché où nous livrons concurrence.

Après deux ans d'activité réduite, le marché chinois montre à nouveau des signes encourageants : une nouvelle vague de projets de rail à grande vitesse est prévue tandis que nous voyons aussi un besoin soutenu d'investissements dans d'autres produits de matériel roulant, comme les locomotives et le transport en commun, lequel comprend les solutions de services. De plus, des activités dans le segment de véhicules légers sur rail voient le jour, ce qui ouvre un nouveau segment de marché prometteur. Grâce à nos coentreprises, nous sommes le constructeur étranger le mieux placé en Chine dans tous les segments.

En Inde, les investissements dans le transport en commun se poursuivent et des commandes dans plusieurs villes de grande taille, comme Delhi et Mumbai, sont attendues au cours des prochaines années. Il existe d'autres projets possibles de grandes lignes que nous surveillons de près.

Mis à part ces deux pays, la croissance devrait provenir de l'Australie et de l'Asie du Sud-Est, principalement dans les segments du transport en commun et des marchandises. Nous prévoyons que la croissance des investissements dans le transport sur rail se poursuivra sur ces marchés, attribuable au grand besoin de mobilité par suite de l'urbanisation rapide et de la croissance économique soutenue.

Dans l'ensemble, la demande sur le marché Asie-Pacifique continue à faire preuve d'un grand dynamisme, ce qui confirme l'engagement solide de la région en matière d'investissement dans le transport sur rail.

## Ailleurs dans le monde

La région Ailleurs dans le monde comprend la CEI, l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique et le Moyen-Orient. Cette région n'est pas homogène, mais elle comprend un groupe d'économies en croissance rapide qui prévoient de gros investissements dans le secteur du rail. Au cours des dernières années, ces marchés ont fait

preuve de dynamisme pour de nouveaux projets ferroviaires évolués hors de nos marchés traditionnels principaux. Selon les prévisions, la région aura les plus hauts taux de croissance du monde et devrait être le deuxième plus gros marché ferroviaire après l'Europe en 2015-2017. Les principaux inducteurs de croissance sont la Russie, le Brésil et le Moyen-Orient.

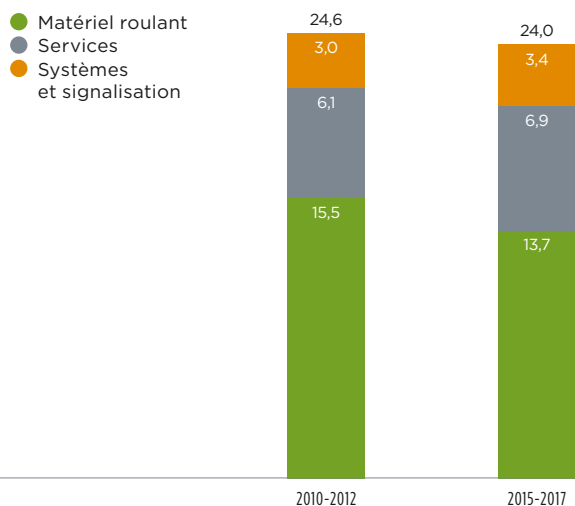
En Russie, des investissements sont prévus dans tous les segments puisque le pays doit renouveler son parc de véhicules vieillissant et moderniser son infrastructure. Nous sommes très bien placés dans les activités de signalisation et nous poursuivons activement d'autres possibilités visant les locomotives, les métros et les véhicules légers sur rail. Nous entretenons de plus des partenariats solides avec des partenaires locaux. Les commandes annuelles en Russie en 2010-2012 ont atteint en moyenne 7,9 milliards \$ et devraient être de 11,0 milliards \$ en 2015-2017.

Au Brésil, les investissements sont en cours dans tous les segments, conséquences de la Coupe du Monde de la FIFA 2014 et des Jeux olympiques d'été 2016. Notre présence dans le domaine des services et de la signalisation est établie de longue date et nous avons récemment installé un nouveau site de production à Hortolândia pour réaliser notre projet de voitures monorail à São Paulo. Les commandes annuelles au Brésil en 2010-2012 étaient en moyenne de 2,7 milliards \$ et devraient atteindre 4,2 milliards \$ en 2015-2017.

Au Moyen-Orient, des investissements importants sont prévus dans les nouveaux systèmes de transport collectif. Nous avons décroché plusieurs contrats importants au cours des dernières années, confirmant notre bon positionnement dans la région, comme le système de navettes automatisé *INNOVIA APM 300* pour l'aéroport international de Dubaï aux Émirats arabes unis et un projet en Arabie saoudite visant le développement, la fourniture et l'entretien de composants de 36 trains à très grande vitesse. L'inauguration d'une académie de gestion de projet en Arabie saoudite nous a permis de renforcer notre présence dans cette région émergente pour le rail. Les commandes annuelles au Moyen-Orient en 2010-2012 étaient en moyenne de 2,4 milliards \$ et devraient atteindre 2,8 milliards \$ en 2015-2017.

### NOTRE MARCHÉ ACCESSIBLE ASIE-PACIFIQUE PAR SEGMENT

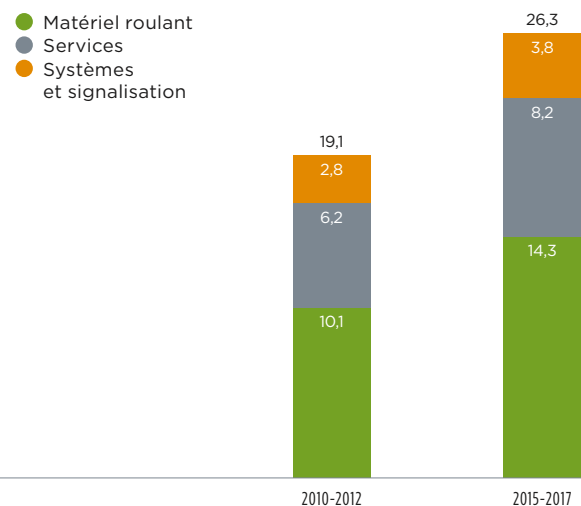
(moyenne des commandes sur trois ans, en milliards de dollars)



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017*

### NOTRE MARCHÉ ACCESSIBLE AILLEURS DANS LE MONDE PAR SEGMENT

(moyenne des commandes sur trois ans, en milliards de dollars)



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017*

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Un niveau record du carnet de commandes

Notre volume de nouvelles commandes totalisant 9,4 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2) a entraîné un niveau record du carnet de commandes de 33,7 milliards \$, ce qui représente une moyenne de 4,1 années de revenus d'après les revenus de l'exercice 2012. En outre, notre marge RAII avant éléments spéciaux de 5,6%, est inférieure à celle de l'exercice précédent, en raison des marges réduites

dans quelques contrats de matériel roulant. Notre marge RAII de 3,6% a été touchée par les frais de restructuration découlant des mesures planifiées pour améliorer notre compétitivité et notre structure de coûts. Nos flux de trésorerie disponibles de 386 millions \$ pour l'exercice 2012 représentent une amélioration importante par rapport à une utilisation des flux de trésorerie disponibles de 424 millions \$ à l'exercice précédent.

### RÉSULTATS OPÉRATIONNELS<sup>1</sup>

	Trois mois clos les 31 décembre		Douze mois clos les 31 décembre	
	2012	2011	2012	2011
Revenus				
Matériel roulant <sup>2</sup>	1 399 \$	1 532 \$	5 384 \$	6 855 \$
Services <sup>3</sup>	435	366	1 478	1 409
Systèmes et signalisation <sup>4</sup>	324	402	1 278	1 489
Total des revenus	2 158	2 300	8 140	9 753
Coût des ventes	1 875	1 884	6 851	8 089
<b>Marge brute</b>	<b>283</b>	416	<b>1 289</b>	1 664
Charges de vente et d'administration	170	207	744	818
R et D	51	48	144	149
Quote-part des résultats de participations dans des entreprises associées	(18)	(1)	(45)	(4)
Autres charges (revenus) <sup>5</sup>	(6)	(4)	(7)	1
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	<b>86</b>	166	<b>453</b>	700
Éléments spéciaux <sup>6</sup>	163	-	163	-
<b>RAII</b>	<b>(77)</b>	166	<b>290</b>	700
Amortissement et charges de dépréciation d'immobilisations corporelles <sup>7</sup>	43	36	138	138
<b>RAIIA</b>	<b>(34) \$</b>	202 \$	<b>428 \$</b>	838 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	13,1 %	18,1 %	15,8 %	17,1 %
RAII avant éléments spéciaux	4,0 %	7,2 %	5,6 %	7,2 %
RAII	(3,6) %	7,2 %	3,6 %	7,2 %
RAIIA avant éléments spéciaux	5,6 %	8,8 %	7,1 %	8,6 %
RAIIA	(1,6) %	8,8 %	5,3 %	8,6 %

- 1 Les résultats opérationnels des entités utilisant des monnaies fonctionnelles autres que le dollar américain (principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest) sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens des périodes visées. L'incidence de la baisse des taux de change des devises par rapport au dollar américain a une incidence négative sur les revenus et positive sur les charges, tandis que la hausse des taux de change a une incidence inverse (définie comme «incidence négative des taux de change» et «incidence positive des taux de change»). Se reporter à la rubrique Taux de change dans Autres pour les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges.
- 2 Constitué des revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, ainsi que des bogies.
- 3 Constitués des revenus tirés de l'entretien de parcs, de la remise à neuf et de la révision ainsi que des solutions en matériaux.
- 4 Constitués des revenus tirés des systèmes de transport en commun et des systèmes aéroportuaires, des systèmes de grandes lignes, des services d'exploitation et d'entretien, des solutions de mobilité électrique, de la signalisation de systèmes de transport en commun et de la signalisation de grandes lignes. Compte non tenu de la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par nos autres divisions.
- 5 Comptent i) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations); et ii) les gains sur cessions d'immobilisations corporelles; sauf lorsque ces éléments sont présentés comme des éléments spéciaux.
- 6 Les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale (y compris les effectifs de l'usine de Aachen); une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.
- 7 L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos en 2012, la dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$ est comprise dans les frais de restructuration de 119 millions \$ présentés dans les éléments spéciaux.

## REVENUS PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE

Trois mois clos les 31 décembre						Douze mois clos les 31 décembre		
2012			2011		2012		2011	
Europe <sup>1</sup>	1 326 \$	61 %	1 467 \$	64 %	5 141 \$	63 %	6 275 \$	64 %
Amérique du Nord	359	17 %	373	16 %	1 454	18 %	1 396	14 %
Asie-Pacifique	326	15 %	257	11 %	1 004	12 %	1 444	15 %
Ailleurs dans le monde <sup>2</sup>	147	7 %	203	9 %	541	7 %	638	7 %
	2 158 \$	100 %	2 300 \$	100 %	8 140 \$	100 %	9 753 \$	100 %

1 Les baisses en Europe reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 42 millions \$ et 403 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012.

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

Les revenus du quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012 ont été touchés par l'achèvement de certains contrats en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde, tandis que des commandes importantes obtenues dans ces régions au cours des derniers trimestres en sont toujours à la phase de démarrage. Les revenus en Asie-Pacifique se sont stabilisés à des niveaux normaux à la suite d'une entente avec le ministère des Chemins de fer de la Chine (MOR) sur un contrat de modification au troisième trimestre et d'une accélération de la production de nouveaux contrats. Dans l'ensemble, mis à part une incidence négative des taux de change de 46 millions \$, les revenus ont reculé de 96 millions \$, ou 4%, par rapport aux revenus du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Les revenus de l'exercice clos le 31 décembre 2012 ont été touchés par l'achèvement de certains contrats, surtout en Europe et en Asie-Pacifique, tandis que des commandes importantes obtenues dans ces régions au cours des derniers trimestres en sont toujours à la phase de démarrage. Dans l'ensemble, mis à part une incidence négative des taux de change de 433 millions \$, les revenus ont reculé de 1,2 milliard \$, ou 12%, par rapport aux revenus de l'exercice précédent.

### Revenus de matériel roulant

La diminution de 133 millions \$ pour le quatrième trimestre reflète une incidence négative des taux de change (34 millions \$). À l'exclusion de cette incidence des taux de change, les revenus ont diminué de 99 millions \$. Cette baisse est attribuable à :

- un ralentissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde, en Amérique du Nord et en Europe (135 millions \$), étant donné que certains contrats de locomotives, de trains de banlieue et trains régionaux et de trains interurbains sont en voie d'achèvement, en partie contrebalancé par l'augmentation de la production dans certains contrats de véhicules légers sur rail et de voitures de métros.

En partie contrebalancé par :

- un accroissement des activités en Asie-Pacifique (36 millions \$) qui découle principalement de l'accélération de la production de trains à grande vitesse.

La baisse de 1,5 milliard \$ pour l'exercice reflète une incidence négative des taux de change (284 millions \$). À l'exclusion de cette incidence des taux de change, les revenus ont reculé de 1,2 milliard \$. Ce recul est attribuable à :

- un ralentissement des activités en Europe, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde (1,3 milliard \$), étant donné que certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de locomotives, de métros, de systèmes de propulsion et de trains interurbains sont en voie d'achèvement, en partie contrebalancé par l'augmentation de la production dans quelques contrats de véhicules légers sur rail et de trains à grande vitesse.

En partie contrebalancé par :

- un accroissement des activités en Amérique du Nord (76 millions \$) qui découle principalement de l'accélération de la production de contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros, en partie contrebalancé par un contrat de locomotives en voie d'achèvement.

### Revenus de services

L'augmentation de 69 millions \$ pour le quatrième trimestre reflète une incidence négative des taux de change (7 millions \$). À l'exclusion de cette incidence des taux de change, l'augmentation des revenus de 76 millions \$ est principalement attribuable à l'intensification des activités en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique (79 millions \$).

L'augmentation de 69 millions \$ pour l'exercice reflète une incidence négative des taux de change (70 millions \$). À l'exclusion de cette incidence des taux de change, les revenus ont progressé de 139 millions \$. Cette progression découle surtout d'une hausse des activités en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord (152 millions \$), en partie compensée par la baisse des activités en Europe (28 millions \$).

### Revenus de systèmes et signalisation

La diminution de 78 millions \$ pour le quatrième trimestre reflète une incidence négative des taux de change (5 millions \$). À l'exclusion de cette incidence des taux de change, les revenus ont diminué de 73 millions \$. Cette diminution est surtout attribuable à :

- un ralentissement des activités en Europe et en Amérique du Nord (95 millions \$), principalement attribuable à l'achèvement de certains contrats tandis que les commandes obtenues dans ces régions au cours des derniers trimestres en sont toujours à la phase de démarrage.

En partie contrebalancé par :

- un accroissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde (29 millions \$) qui découle principalement de l'accélération de la production de certains contrats obtenus au cours des derniers trimestres.

La baisse de 211 millions \$ pour l'exercice reflète une incidence négative des taux de change (79 millions \$). À l'exclusion de cette incidence des taux de change, les revenus ont diminué de 132 millions \$. Cette diminution est principalement attribuable à :

- un ralentissement des activités en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique (129 millions \$), principalement attribuable à l'achèvement de certains contrats tandis que les commandes obtenues dans ces régions au cours des derniers trimestres en sont toujours à la phase de démarrage.

En partie contrebalancé par :

- un accroissement des activités en Europe (12 millions \$) qui découle principalement de l'accélération de la production de contrats obtenus au cours des derniers trimestres.

## Marge RAI

La marge RAI du quatrième trimestre a diminué de 10,8 points de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) a reculé de 3,2 points de pourcentage essentiellement en raison de :

- une baisse de la marge brute totale de matériel roulant, attribuable à des difficultés d'exécution de quelques contrats.

En partie contrebalancée par :

- une augmentation de la marge brute de services attribuable à une meilleure performance globale des contrats;
- une diminution des charges de vente et d'administration combinée avec une meilleure absorption; et
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des entreprises associées.

La marge RAI de l'exercice a diminué de 3,6 points de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) a reculé de 1,6 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une baisse de la marge brute totale de matériel roulant, attribuable à des difficultés d'exécution de quelques contrats; et
- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration et des charges de R et D.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge brute de services et de systèmes et signalisation, attribuable à une meilleure performance globale des contrats;
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des entreprises associées; et
- une combinaison favorable de produits.

Les marges RAI du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2012 ont aussi subi une incidence négative des éléments spéciaux suivants :

- des frais de restructuration totalisant 119 millions \$ liés à des mesures visant à améliorer notre compétitivité et notre structure de coûts, principalement la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale, y compris les effectifs de l'usine de Aachen, ayant une incidence négative de respectivement 5,5% et 1,5% sur la marge RAI;
- une perte de couverture de change de 25 millions \$, ayant une incidence négative de respectivement 1,2% et 0,3% sur la marge RAI; et
- une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U., ayant une incidence négative de respectivement 0,9% et 0,2% sur la marge RAI.

## Flux de trésorerie disponibles positifs dans l'ensemble pour l'exercice

### FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES (UTILISATION)

	Trois mois clos les 31 décembre		Douze mois clos les 31 décembre	
	2012	2011	2012	2011
RAI	(77) \$	166 \$	290 \$	700 \$
Éléments spéciaux <sup>1</sup>	163	-	163	-
Amortissement	34	36	129	138
RAIA avant éléments spéciaux	120	202	582	838
Autres éléments sans effet de trésorerie :				
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(1)	(2)	(4)	(3)
Charge à base d'actions	2	3	4	19
Variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles	608	420	(78)	(1 123)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	729	623	504	(269)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(56)	(59)	(118)	(155)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	673 \$	564 \$	386 \$	(424) \$

1 Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012, les éléments spéciaux comprennent une dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$.

L'amélioration de 109 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart positif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles (188 millions \$) (voir les explications ci-après).

En partie contrebalancé par :

- la baisse du RAIIA avant éléments spéciaux (82 millions \$).

L'amélioration de 810 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'écart positif, par rapport à l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles (1,0 milliard \$) (voir les explications ci-après); et
- le recul des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (37 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la baisse du RAIIA avant éléments spéciaux (256 millions \$).

### **Variation nette des soldes hors caisse liés aux activités opérationnelles**

Pour le quatrième trimestre de l'exercice clos le 31 décembre 2012, les entrées de fonds de 608 millions \$ sont surtout attribuables aux livraisons dans le cadre de plusieurs contrats ainsi qu'à l'incidence des commandes récemment reçues qui ont entraîné :

- la réduction des stocks avant l'accélération des contrats dans la phase de démarrage; et
- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à de nouvelles commandes et des contrats existants, avant l'incidence des livraisons.

En partie contrebalancées par :

- la progression des créances clients et autres débiteurs.

Pour le quatrième trimestre de l'exercice clos le 31 décembre 2011, les entrées de fonds de 420 millions \$ étaient surtout attribuables à une diminution des stocks à la suite de livraisons dans le cadre de plusieurs contrats, principalement certains contrats de matériel roulant qui ont accusé des retards au cours des trimestres précédents.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, les sorties de fonds de 78 millions \$ sont essentiellement attribuables à :

- la baisse des provisions découlant surtout d'une diminution des provisions pour garanties de produits pour les contrats approchant la fin de la période de garantie; et
- l'incidence des règlements d'instruments financiers dérivés utilisés dans le renouvellement de relations de couverture de flux de trésorerie.

Les sorties nettes de fonds résultant des éléments susmentionnés sont en partie compensées par les livraisons effectuées dans le cadre de plusieurs contrats qui ont entraîné :

- la réduction des stocks avant l'accélération des contrats dans la phase de démarrage.

En partie contrebalancée par :

- la diminution des avances et facturations progressives liées à des contrats existants, en partie compensée par des avances sur de nouvelles commandes et des contrats existants; et
- la progression des créances clients et autres débiteurs.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, les sorties de fonds de 1,1 milliard \$ sont essentiellement attribuables à :

- l'accroissement des stocks attribuable à l'accélération de plusieurs contrats avant des livraisons et aux retards de livraison accusés pour certains contrats de matériel roulant; et
- l'incidence des règlements d'instruments financiers dérivés utilisés dans le renouvellement de relations de couverture de flux de trésorerie.

En partie contrebalancés par :

- l'accroissement des avances et facturations progressives liées à de nouvelles commandes et des contrats existants.



## Nous continuons d'obtenir des commandes de par le monde

### NOUVELLES COMMANDES ET RATIO DE NOUVELLES COMMANDES SUR REVENUS

	Trois mois clos les 31 décembre		Douze mois clos les 31 décembre	
	2012	2011	2012	2011
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)				
Matériel roulant	0,7 \$	2,1 \$	5,1 \$	6,4 \$
Services	1,5	0,5	2,5	1,1
Systèmes et signalisation	0,8	0,4	1,8	2,2
	3,0 \$	3,0 \$	9,4 \$	9,7 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,4	1,3	1,2	1,0

Les nouvelles commandes du quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012 reflètent une incidence positive des taux de change de 3 millions \$, alors que les nouvelles commandes de l'exercice clos le 31 décembre 2012 reflètent une incidence négative des taux de change de 354 millions \$.

Notre montant de nouvelles commandes pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012 comprend des commandes passées par Metrolinx/GO Transit, Canada, de services d'exploitation et d'entretien d'une durée de 10 ans (937 millions \$); par Abellio Rail

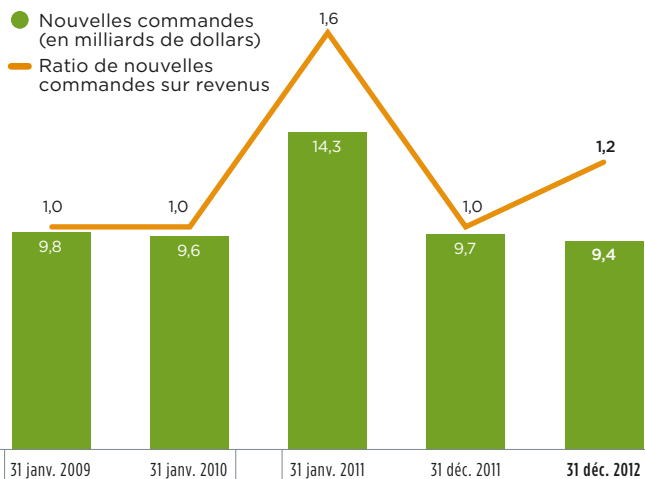
NRW GmbH, Allemagne, de 35 automotrices électriques *TALENT 2* (226 millions \$); par Public Transport Victoria, Australie, de 40 rames automotrices diesel *VLocity* (216 millions \$); par Virgin Trains, R.-U., de prolongation des services d'entretien de parcs de véhicules (170 millions \$); et par Al Jaber L.E.G.T. Engineering and Contracting (ALEC) L.C.C., Émirats arabes unis, d'un système de navettes automatisées *INNOVIA APM 300* (107 millions \$).

BT est le leader mondial du transport sur rail avec des nouvelles commandes totalisant 33,4 milliards \$ ces trois dernières années<sup>1</sup>.

#### NOUVELLES COMMANDES ET RATIO DE NOUVELLES COMMANDES SUR REVENUS

(pour les exercices clos les)

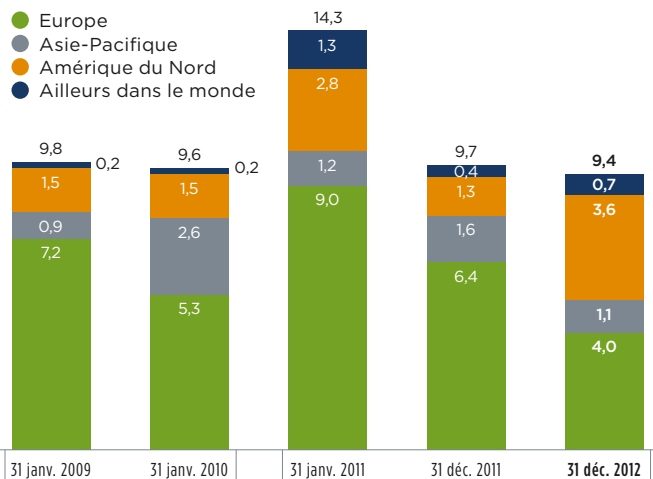
● Nouvelles commandes  
(en milliards de dollars)  
— Ratio de nouvelles  
commandes sur revenus



#### NOUVELLES COMMANDES PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE

(pour les exercices clos les; en milliards de dollars)

● Europe  
● Asie-Pacifique  
● Amérique du Nord  
● Ailleurs dans le monde



<sup>1</sup> Pour ce qui est des nouvelles commandes, pour les sociétés qui présentent leurs nouvelles commandes, sur une période de trois ans.

Nous avons reçu les commandes importantes suivantes au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012:

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Secteur du marché	Valeur
Metrolinx/GO Transit	Canada	Services d'exploitation et d'entretien du réseau de trains de banlieue d'une durée de dix ans	s. o.	Services	937\$
San Francisco Bay Area Rapid Transit District (BART)	É.-U.	Voitures de métro	410 <sup>1</sup>	Matériel roulant	897\$ <sup>1</sup>
Metropolitan Transportation Authority (MTA), ville de New York	É.-U.	Voitures de métro	300	Matériel roulant	599\$
Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) et Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)	France	Trains de banlieue à deux niveaux	210 <sup>2</sup>	Matériel roulant	417\$ <sup>2</sup>
Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ)	É.-U.	Services d'exploitation et d'entretien et programme d'amélioration de biens immobilisés d'une durée de dix ans pour le système <i>INNOVIA</i> Monorail	s. o.	Systèmes et signalisation	243\$
Compagnies des transports en commun de Bâle (BVB)	Suisse	Tramways <i>FLEXITY</i>	60	Matériel roulant	241\$
Abellio Rail NRW GmbH	Allemagne	Rames automotrices électriques <i>TALENT 2</i>	135	Matériel roulant	226\$
Public Transport Victoria (PTV)	Australie	Rames automotrices diesel VLocity	40	Matériel roulant	216\$
Deutsche Bahn AG	Allemagne	Rames automotrices <i>TWINDEXX</i> à deux niveaux	64	Matériel roulant	208\$
Talgo S.A.	Arabie saoudite	Contrat de 12 ans pour les services d'entretien des systèmes et composants fabriqués par Bombardier	s. o.	Services	201\$
		Ensemble de propulsion et contrôle <i>MITRAC</i> 3000, et bogies à grande vitesse <i>FLEXX</i> Power 350 pour 36 trains à très grande vitesse	s. o.	Matériel roulant	166\$
Virgin Trains	R.-U.	Prolongation des services d'entretien de parcs jusqu'en mars 2016	s. o.	Services	170\$
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i>	39	Matériel roulant	168\$
De Lijn (VVM)	Belgique	Tramways <i>FLEXITY</i>	48	Matériel roulant	165\$
Les Chemins de fer israéliens (Israel Railways, ISR)	Israël	Voitures à deux niveaux	72	Matériel roulant	158\$
Al Jaber L.E.G.T. Engineering and Contracting (ALEC) L.C.C. (aéroport international de Dubaï)	Émirats arabes unis	Système de navettes automatisées <i>INNOVIA</i> APM 300	s. o.	Systèmes et signalisation	107\$

1 Comprend le contrat de base et la première option exercée en juin 2012.

2 Le contrat est effectué dans le cadre d'un consortium. Seule la valeur de notre participation est indiquée.

s. o. : sans objet

## CARNET DE COMMANDES

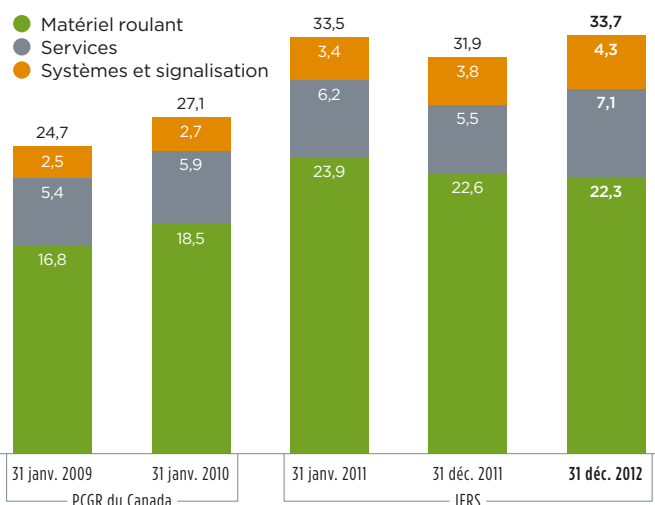
	Aux	
(en milliards de dollars)	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Matériel roulant <sup>1</sup>	22,3 \$	22,6 \$
Services	7,1	5,5
Systèmes et signalisation	4,3	3,8
	<b>33,7 \$</b>	31,9 \$

1 Dont 13,4 milliards \$, ou 60% du carnet de commandes du matériel roulant, avaient un degré d'achèvement de 0% à 25% au 31 décembre 2012 (15,3 milliards \$, ou 68%, au 31 décembre 2011).

### CARNET DE COMMANDES

(aux; en milliards de dollars)

- Matériel roulant
- Services
- Systèmes et signalisation



La hausse de 6% du carnet de commandes est attribuable à un montant de nouvelles commandes supérieur aux revenus comptabilisés (1,3 milliard \$) et au raffermissement de certaines devises en regard du dollar américain au 31 décembre 2012 comparativement au 31 décembre 2011, principalement de l'euro et de la livre sterling (0,5 milliard \$).

## Stabilité de l'ensemble de nos effectifs dans un contexte régional varié

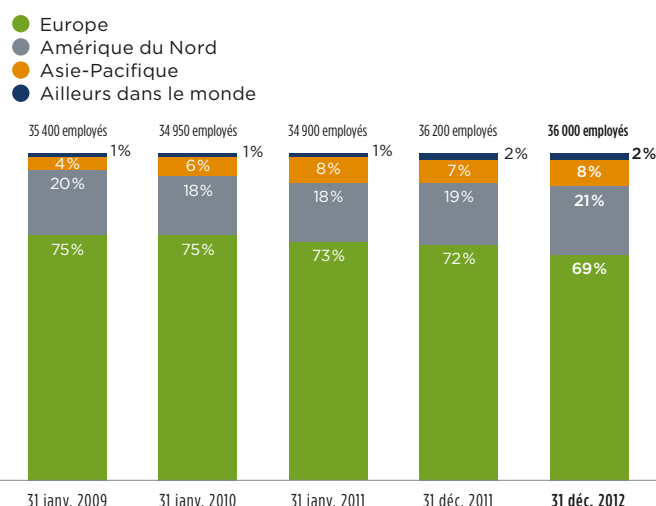
### NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS

		Aux
	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Permanents <sup>1</sup>	32 350	31 300
Contractuels	3 650	4 900
	36 000	36 200
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives <sup>2</sup>	60 %	60 %

1 Y compris les employés inactifs.

2 De nos 169 conventions collectives, 23% arriveront à échéance en 2013, ce qui représente 23% de nos effectifs au 31 décembre 2012.

### EFFECTIFS PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE (aux)



Depuis le 31 décembre 2011, le nombre de nos employés est resté relativement stable malgré certaines mutations entre régions.

Si le nombre d'employés dans la région Ailleurs dans le monde est pratiquement resté le même, nos effectifs en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique se sont accrus surtout à cause des commandes importantes reçues dans ces régions au cours de l'exercice écoulé et des exercices précédents.

En même temps, nous continuons d'optimiser notre présence et d'ajuster la capacité là où il le faut pour améliorer notre compétitivité et notre structure de coûts. L'achèvement de certains contrats avant la réception de nouvelles commandes a entraîné des réductions des effectifs en Europe.

En novembre 2012, nous avons annoncé une réduction prévue des effectifs directs et indirects à l'échelle mondiale d'environ 1200 employés. Nos effectifs au 31 décembre 2012 reflètent une réduction de 150 employés et le reste de la réduction d'environ 1050 employés devrait avoir lieu au cours de 2013.

# AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN .....	107
RISQUES ET INCERTITUDES .....	108
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION	
DE L'INFORMATION FINANCIÈRE .....	114
INSTRUMENTS FINANCIERS .....	119
OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES .....	119
JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES .....	120
CONTRÔLES ET PROCÉDURES .....	122
TAUX DE CHANGE .....	123
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS .....	124
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES .....	125
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES).....	126



# ARRANGEMENTS HORS BILAN

## GARANTIES DE CRÉDIT ET GARANTIES DE VALEUR RÉSIDUELLE

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

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un défaut de paiement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 13 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 13 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque auquel nous sommes exposés, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie de valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise le même actif sous-jacent, la garantie de valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été exercée. Ainsi, les garanties sont mutuellement exclusives.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 37 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés.

## ENGAGEMENTS DE FINANCEMENT

Nous offrons quelquefois un soutien financier pour faciliter l'accès de nos clients à du capital. Ce soutien peut prendre diverses formes, y compris aider un client à obtenir et à structurer un prêt et les capitaux nécessaires à l'acquisition d'avions ou encore fournir l'assurance que des prêts et des capitaux sont disponibles pour financer ses acquisitions.

Au 31 décembre 2012, nous n'avions aucun engagement de financement lié à des clients relativement à la vente future d'avions.

## STRUCTURES DE FINANCEMENT LIÉES À LA VENTE D'AVIONS COMMERCIAUX

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, BA a offert des garanties de crédit ou des garanties de valeur résiduelle, ou les deux, et des prêts subordonnés à certaines entités créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux, et a conservé des droits résiduels dans ces entités. BA offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

En général, ces entités sont financées par de la dette à long terme et des capitaux propres provenant de tiers. Souvent, les détenteurs de titres de capitaux propres profitent d'incitatifs fiscaux. Les avions sont cédés en garantie de la dette à long terme des entités.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 36 – Entités ad hoc non consolidées, aux états financiers consolidés.

## ARRANGEMENTS FINANCIERS

Dans le cours normal de ses affaires, BT a mis en place des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Se reporter à la rubrique Autres facilités dans la section Sommaire pour de plus amples renseignements.

# RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels, mais ne sont pas les seuls auxquels nous faisons face. D'autres risques et incertitudes

dont nous n'avons pas connaissance à l'heure actuelle, ou que nous estimons négligeables pour le moment, peuvent également nuire à nos activités. Dans la mesure du possible, nous effectuons une évaluation du risque et avons recours à des pratiques d'atténuation du risque pour réduire la nature et l'ampleur de notre exposition à ces risques et les ramener à un niveau qui nous est acceptable.

<b>Risque lié à la conjoncture économique</b>	Une perte potentielle imputable à des conditions économiques défavorables, comme un ralentissement macro-économique dans d'importants marchés, pourrait se traduire par des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur de clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, l'accroissement des niveaux de stocks, la diminution des avances de clients, le ralentissement du recouvrement des créances, la réduction des activités de production, l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur nos fournisseurs.
<b>Risque lié au contexte commercial</b>	Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Plus précisément, les facteurs de risque externes peuvent comprendre la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et des principaux exploitants ferroviaires, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, la modification des priorités gouvernementales et les réductions possibles des dépenses de certains organismes gouvernementaux, l'aide gouvernementale aux exportations, les politiques du commerce international, la concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence, ainsi que des clauses de portée des conventions collectives de pilotes qui viendraient réduire l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux. De plus, les actes de terrorisme, les catastrophes naturelles, les risques pour la santé dans le monde, l'instabilité politique, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.
<b>Risque opérationnel</b>	Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant des risques liés à la nature de nos activités. Les sources du risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires, aux actions de partenaires commerciaux, aux pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, de conditions réglementaires et juridiques, de questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que de la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs, des partenaires et en matière de ressources humaines. En outre, les grands projets complexes sont courants dans le cadre de nos activités, et sont structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés aux problèmes de l'approvisionnement, à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle ainsi qu'à l'intégration réussie de nouvelles acquisitions d'entreprises.
<b>Risque de financement</b>	Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.
<b>Risque de marché</b>	Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs et les hausses de prix des produits de base.

## Risque lié au contexte commercial

### SITUATION FINANCIÈRE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN ET DES CLIENTS D'AVIONS D'AFFAIRES

La situation financière et la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que la capacité des sociétés aériennes à obtenir du financement, influent sur la demande d'avions commerciaux de BA. En raison de la nature de l'industrie du transport aérien, il est difficile de prédire à quel moment les ralentissements ou les reprises économiques se répercuteront sur l'industrie, et les cycles économiques peuvent être plus longs que prévu. Les pressions continues sur les coûts et les efforts déployés en vue d'atteindre une rentabilité acceptable au sein de l'industrie du transport aérien peuvent comprimer les prix de vente des produits de BA. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes réduisent l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux et, par conséquent, peuvent réduire la demande sur le marché des avions régionaux.

L'achat de nos produits et services représente un investissement important pour une entreprise, un particulier ou un gouvernement. Lorsque la conjoncture économique ou la conjoncture commerciale est défavorable, les acheteurs potentiels peuvent reporter leurs achats de nos produits et services. La disponibilité du financement est également un facteur important et la rareté du crédit peut entraîner le report des livraisons ou l'annulation des commandes par les clients.

Un approvisionnement accru en avions d'occasion à mesure que les sociétés restructurent, réduisent ou abandonnent leurs activités ajoute également des pressions à la baisse sur le prix de vente des avions d'affaires et des avions commerciaux neufs et d'occasion. Nous devons relever le défi de trouver des moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour conserver une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'une grande société aérienne ou d'un exploitant de programme de multipropriété ou d'une société de nolisement comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait réduire considérablement nos revenus et notre rentabilité.

### SITUATION FINANCIÈRE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT SUR RAIL

Le contexte économique et financier mondial difficile peut avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Alors que les gouvernements tentent de remédier aux crises économiques par des mesures d'austérité ou en augmentant leur dette pour financer les plans de relance de l'économie, il peut devenir plus difficile pour les sociétés ferroviaires publiques d'obtenir du financement public. L'insuffisance de financement peut entraîner une réduction de la taille de projets sélectionnés et leur report, sinon leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires ou les gouvernements pourraient nuire aux nouvelles commandes et aux revenus de BT et exercer des pressions sur notre structure de coûts et les prix et réduire notre compétitivité. En outre, les modalités de règlement, y compris le montant et la date des paiements anticipés par nos clients, peuvent se détériorer et porter atteinte à nos flux de trésorerie.

### INSTABILITÉ POLITIQUE

L'agitation politique dans certaines régions du monde où nous exerçons nos activités pourrait se prolonger et être imprévisible. Une prolongation de cette instabilité politique pourrait entraîner des retards ou l'annulation de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables.

### CAS DE FORCE MAJEURE OU CATASTROPHE NATURELLE

Les risques de cas de force majeure ou de catastrophe naturelle (y compris les événements liés à un séisme et à des conditions météorologiques violentes, comme des tempêtes de verglas, des ouragans, des inondations, des tornades ou tout autre cataclysme) sont imprévisibles et peuvent avoir des conséquences néfastes importantes, comme des lésions corporelles ou des décès; des dommages causés à des projets en cours, à des installations ou à de l'équipement, ou leur destruction; des atteintes à l'environnement; des retards ou des annulations de commandes et de livraisons; des retards de réception des matériaux de nos fournisseurs; des retards dans les projets; et des problèmes de responsabilité civile.

## Risque opérationnel

### DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX PRODUITS ET SERVICES

Les changements attribuables aux tendances mondiales comme les changements climatiques, la rareté du pétrole, la hausse du coût de l'énergie, l'urbanisation, la croissance et les changements démographiques influent sur les demandes des clients dans les principaux marchés où nous exerçons nos activités. Pour répondre aux besoins de nos clients, nous devons constamment développer et concevoir de nouveaux produits et améliorer les produits et services existants, de même qu'investir dans de nouvelles technologies et les développer. Le lancement de nouveaux produits ou de nouvelles technologies exige un engagement considérable au titre d'investissements importants en R et D, y compris le maintien d'un nombre important d'employés hautement compétents. En outre,

nos investissements dans de nouveaux produits ou de nouvelles technologies peuvent ne pas toujours réussir.

Nos résultats peuvent être touchés si nous investissons dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation ou ne sont pas mis en marché en temps voulu ou si nos produits deviennent désuets. Nous pouvons avoir des dépassements de coûts pour développer de nouveaux produits et il existe un risque que nos produits ne respectent pas les spécifications de rendement que nous nous sommes engagés à respecter. Malgré les mesures utilisées pour protéger nos informations exclusives, comme les ententes de confidentialité et les licences, nous pourrions ne pas être

en mesure d'affirmer nos droits sur notre propriété intellectuelle ou d'empêcher un détournement de notre technologie.

Nous sommes assujettis à des exigences strictes en matière de certification et d'approbation, et dépendons de la capacité des organismes de réglementation d'effectuer ces évaluations en temps opportun, tous des éléments qui varient selon le pays et peuvent retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (TC), la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), le Transport Safety Institute aux É.-U. et les organismes de réglementation des chemins de fer nationaux ou autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service de nos produits, une diminution des ventes, une réduction de la valeur des stocks ou la dépréciation des actifs.

Dans les segments de marché où BA livre concurrence, nos concurrents développent à l'heure actuelle de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. Nous courons un risque d'érosion de notre part de marché si les clients potentiels optent pour les produits de nos concurrents. Nous pouvons aussi être touchés si nous ne pouvons pas respecter les attentes en matière de soutien des produits ou assurer notre présence à l'échelle internationale pour notre clientèle variée.

L'acceptation par les clients des produits hautement personnalisés et complexes de BT peut être retardée pour diverses raisons, notamment le non-respect des exigences des clients ou une divergence d'interprétation de ces exigences, qui peuvent entraîner des retards de livraison et l'accroissement des stocks et avoir une incidence financière consécutive. Les résultats de BT peuvent également être touchés si nous ne parvenons pas à concevoir ou à obtenir un agrément pour les nouvelles technologies et plateformes en respectant le budget et le calendrier. De plus, notre croissance à long terme, notre compétitivité et notre rentabilité soutenue dépendent de notre capacité de continuer à développer notre gamme de produits et d'aligner notre empreinte et notre présence sur les occasions qui se présentent sur le marché mondial.

## **ENGAGEMENTS À PRIX FIXE ET PRODUCTION ET EXÉCUTION DES PROJETS**

Nous avons toujours offert et continuerons d'offrir une partie considérable de nos produits en vertu de contrats à prix fixe plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. En général, nous ne pouvons résilier unilatéralement les contrats.

Nous faisons face à des risques liés aux contrats à prix fixe, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec nos partenaires et sous-traitants, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts, des pénalités pour livraison tardive ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Nous pouvons également encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter nos cadences de production assez rapidement pour respecter nos engagements. De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus liés aux contrats à long terme sont fondés, en partie, sur des estimations de coûts qui, à leur tour, reposent sur de nombreuses hypothèses, comme les prévisions de coûts des matériaux, de taux d'inflation, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre et de niveau d'emploi et de salaires, et sont influencés par la nature et la complexité des travaux

à exécuter. Les revenus et les coûts liés aux contrats à long terme peuvent aussi différer des prévisions initiales en raison de l'incidence des demandes de modifications de commandes et des retards de livraisons.

## **PARTENAIRES COMMERCIAUX**

Pour certains projets exécutés par l'intermédiaire de consortiums ou de partenariats auxquels nous participons, les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire de notre exécution satisfaisante et de celle de nos partenaires d'affaires. Le non-respect par nos partenaires d'affaires de leurs obligations contractuelles pourrait nous soumettre à d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des retards imprévus et se traduire par une dépréciation des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission pourrait entraîner la perte de nouvelles commandes potentielles.

## **PERTES DÉCOULANT DES GARANTIES DE RENDEMENT DES PRODUITS ET DES SINISTRES**

Les produits que nous fabriquons sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Nos produits doivent respecter des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client et des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation. Les défauts de nos produits peuvent être décelés par le client avant ou après leur livraison. Lorsqu'elles sont décelées, nous pouvons nous exposer à des coûts additionnels importants de modification ou de rattrapage, ou les deux, et nous pouvons ne pas être en mesure de corriger les défauts en temps opportun, voire de les corriger tout court. L'occurrence de défauts et de défaillances de nos produits pourrait donner lieu à des coûts pour non-conformité, notamment des réclamations en vertu de garanties et des demandes d'indemnisation, entacher notre réputation, nuire à notre rentabilité et entraîner une perte de clientèle. La correction de telles défauts peut nécessiter d'importants investissements.

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant nos produits ou des produits pour lesquels nous avons fourni des services, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent comprendre des événements malheureux causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine. Nous ne pouvons être certains que nos assurances suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

## **RISQUES RÉGLEMENTAIRES ET JURIDIQUES**

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires auxquelles nous sommes actuellement partie ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Dans le cours normal de nos activités, nous sommes partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison tardive de biens ou de prestations de services, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des

problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et nos provisions pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte.

## **RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT ET À LA SANTÉ ET SÉCURITÉ**

Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement ou le contenu d'un produit; l'utilisation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air, de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, le transport, l'étiquetage et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (que la contamination ait été causée ou non par nous) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées.

Les exigences environnementales réglementaires ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pouvons avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

## **DÉPENDANCE À L'ÉGARD DES CLIENTS**

Pour certains de nos produits, nous dépendons d'un nombre limité de clients et nous croyons que nous continuerons de le faire. Par conséquent, la perte d'un de ces clients pourrait entraîner une baisse des ventes ou de notre part de marché, ou des deux. Étant donné que la majorité des clients de BT sont du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, les nouvelles commandes de BT sont tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

## **DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL**

Les activités de BA et de BT sont tributaires de l'obtention de nouveaux clients ou de nouvelles commandes et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Les résultats de BA et de BT peuvent être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement nos stratégies visant à accéder à de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance et à nous ancrer localement avec succès dans de nouveaux marchés ou dans des marchés émergents.

## **DÉPENDANCE À L'ÉGARD DES FOURNISSEURS**

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour BA, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour BT. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité ou le calendrier de livraisons pourrait avoir une incidence néfaste sur notre capacité de respecter nos engagements envers nos clients.

Certains de nos fournisseurs participent au développement des produits, comme des plateformes d'avion ou de matériel roulant. La progression de plusieurs de nos programmes de développement de nouveaux produits repose également sur le rendement de ces principaux fournisseurs et, par conséquent, tout retard de leur part que nous ne pouvons compenser pourrait retarder l'avancement d'un programme dans son ensemble. Par la suite, ils nous livrent des composants importants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle à l'égard des composants clés qu'ils ont développés. Par conséquent, nous concluons des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement des fournisseurs pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

## **RESSOURCES HUMAINES (Y COMPRIS LES CONVENTIONS COLLECTIVES)**

Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Notre incapacité à renouveler ces conventions collectives à des conditions mutuellement acceptables lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail, comme des grèves, des débrayages ou des lock-out, et entraîner une hausse des coûts de main-d'œuvre, ce qui pourrait nuire à notre capacité à livrer nos produits et à rendre nos services à temps.



# Risque financier

## LIQUIDITÉS ET ACCÈS AUX MARCHÉS FINANCIERS

Nous avons besoin de sources de financement suffisantes et d'un accès continu aux marchés financiers pour soutenir nos activités opérationnelles et le développement de nouveaux produits. Pour répondre à nos besoins de financement, nous dépendons de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables. L'érosion de nos cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation ou de nos perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Les cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs externes sur lesquels nous n'avons aucun contrôle et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas réduites à l'avenir. En outre, les nouvelles exigences réglementaires à l'égard de l'adéquation du capital des banques et le risque de liquidité du marché pourraient se répercuter sur la disponibilité du financement, ce qui pourrait rendre l'accès au crédit plus difficile et accroître les coûts d'emprunt.

Notre droit de convertir en liquidités certains dépôts ou placements détenus dans des structures de financement pour garantir nos obligations pourrait être assujéti à des restrictions. De plus, dans certains pays, le droit de convertir ou de rapatrier, ou les deux, les liquidités générées par les activités opérationnelles peut être assujéti à des restrictions, et ces liquidités peuvent ne pas être disponibles pour utilisation immédiate.

## RISQUE LIÉ AUX RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Nous sommes tenus de verser des cotisations à un certain nombre de régimes de retraite, dont la plupart sont à l'heure actuelle en situation de déficit. Nos exigences de financement dépendent d'exigences réglementaires et de l'évaluation des actifs et des passifs des régimes, qui sont assujetties à un certain nombre de facteurs, y compris le rendement des actifs des régimes, les taux d'intérêt à long terme, de même que les normes actuarielles applicables et diverses autres hypothèses. Si nous sommes tenus de verser des cotisations additionnelles en raison de modifications apportées aux règlements ou d'autres facteurs, cela pourrait réduire les fonds disponibles à des fins opérationnelles et nuire à notre situation de liquidités et à notre situation financière.

Rien ne garantit que les actifs de nos régimes d'avantages de retraite enregistreront les taux de rendement prévus. La capacité de nos régimes d'avantages de retraite à dégager les taux de rendement prévus dépend en grande partie de la performance des marchés financiers. Les conditions du marché se répercutent également sur les taux d'actualisation utilisés pour calculer nos obligations au titre des avantages de retraite et pourraient aussi avoir une incidence sur les coûts liés à nos avantages de retraite, les exigences de financement en espèces et notre situation de liquidités.

## RISQUE DE CRÉDIT

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant de nos activités commerciales normales et du financement que nous procurons aux clients de BA relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location d'avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties de verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire nos liquidités et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de i) fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait notre risque de crédit, ou ii) réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions ne plus pouvoir prolonger ces facilités à leur échéance.

## CLAUSES RESTRICTIVES DES EMPRUNTS

Les conventions régissant certains de nos emprunts, nos facilités de crédit renouvelable et nos facilités de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et de capital-actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres décaissements;
- de permettre à nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie de nos actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financement de nos activités futures ou à nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et de nos facilités de crédit renouvelables non garanties, qui doivent être respectées tous les trimestres. Les facilités de lettres de crédit de BA de 600 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 500 millions \$, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure BT. Les facilités de lettres de crédit de BT de 3,4 milliards € et les clauses financières restrictives de sa

facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € exigent un seuil minimum de liquidités de 600 millions €, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions utilisées dans ce rapport.

Des événements sur lesquels nous n'avons pas de contrôle peuvent nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la constitution immédiate d'une garantie en espèces à l'égard de toutes nos lettres de crédit en cours et autoriserait nos porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si le remboursement anticipé de notre dette est exigé, nous pourrions ne plus être en mesure de la rembourser ou d'emprunter les fonds nécessaires à son refinancement.

## FINANCEMENT EN FAVEUR DE CERTAINS CLIENTS

Nous consentons, de temps à autre, du soutien aux clients relatif au financement d'avions. Nous pouvons offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle ou des garanties de différentiel de crédit maximum pour fournir un soutien au financement de certains clients tels que des sociétés aériennes ou pour soutenir le financement par certaines

entités ad hoc créées uniquement pour i) acheter nos avions commerciaux et les louer à des sociétés aériennes ou ii) acheter des actifs financiers, comme les prêts et créances liées à des contrats de location relativement à la vente de nos avions commerciaux. En vertu de ces arrangements, nous devons faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du prêt ou du contrat de location, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires initiaux qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité.

## AIDE GOUVERNEMENTALE

De temps à autre, nous recevons divers types d'aide financière gouvernementale. Certains de ces programmes de soutien financier exigent que nous remboursions des montants au gouvernement au moment de la livraison des produits. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. Nous ne pouvons pas prévoir si nous pourrions nous prévaloir d'une aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à nos hypothèses concernant les liquidités liées au développement des avions ou de nouveaux produits et services relatifs au transport sur rail. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par nos concurrents pourrait influencer négativement sur notre compétitivité, nos revenus et notre part de marché.

# Risque de marché

## RISQUE DE CHANGE

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche importante de nos ventes et de nos coûts opérationnels est libellée en devises autres que le dollar américain, le plus souvent en euros, en dollars canadiens, en livres sterling, en francs suisses et en couronnes suédoises. Nos résultats opérationnels sont donc touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations importantes des valeurs relatives des devises par rapport au dollar américain pourraient par conséquent avoir un effet néfaste sur notre rentabilité future. De plus, les dates de règlement de nos instruments financiers dérivés libellés en devises pourraient avoir une incidence importante sur nos liquidités.

## RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Les variations de taux d'intérêt peuvent entraîner des fluctuations des flux de trésorerie futurs liés aux actifs et aux passifs financiers portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme à taux fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Les variations de taux d'intérêt peuvent également se répercuter sur nos flux de trésorerie futurs liés aux engagements d'offrir du soutien financier pour faciliter l'accès de nos clients au capital. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. En outre, nous sommes exposés aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, y compris le risque de liquidité, au moyen de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur, comme certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, des placements dans des titres et certains dérivés.

## RISQUE DE VALEUR RÉSIDUELLE

Nous sommes exposés au risque de valeur résiduelle en raison des garanties de valeur résiduelle liées au soutien des ventes d'avions commerciaux. Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous pouvons fournir des garanties de valeur résiduelle directement à la société aérienne, au locateur ou à la partie qui participe au financement à long terme. Des garanties de valeur résiduelle sont offertes sous forme de tranche de la valeur d'un avion comportant un niveau plafond et un niveau plancher. Si l'avion sous-jacent est vendu à la fin de la période de financement (ou, dans certaines circonstances limitées, pendant cette période), la valeur de revente est comparée à la tranche de la garantie de valeur résiduelle. Nous devons effectuer des paiements en vertu de ces garanties de valeur résiduelle si la valeur de revente de l'avion est inférieure au plafond de la tranche couverte par la garantie, mais notre paiement est plafonné au plancher de la tranche si la valeur de revente de l'avion est inférieure au niveau plancher de la tranche.

## RISQUE LIÉ AU PRIX DES PRODUITS DE BASE

Nous sommes exposés au risque lié au prix des produits de base relativement aux fluctuations du coût des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués, le titane et l'acier, qui pourraient avoir une incidence négative sur nos activités et nos résultats opérationnels.

# NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

## Modifications futures de méthodes comptables

### INSTRUMENTS FINANCIERS

En octobre 2010, l'IASB a publié l'IFRS 9, *Instruments financiers*, qui est la première partie d'un projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers: comptabilisation et évaluation*.

La première partie couvre uniquement le classement et l'évaluation des actifs et des passifs financiers. Les deux autres parties couvrant la dépréciation des actifs financiers et la comptabilité de couverture sont toujours en cours d'élaboration. À l'heure actuelle, l'IASB envisage également d'apporter certaines modifications à la première partie de l'IFRS 9, *Instruments financiers*.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, la première partie de l'IFRS 9 a recours à une approche unique 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 des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. La majorité 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, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité doit être présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat. L'IFRS 9 sera en vigueur pour notre exercice ouvert à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, et l'application anticipée est permise. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur nos états financiers consolidés.

### CONSOLIDATION

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 10, *États financiers consolidés*, qui remplace la SIC-12, *Consolidation – Entités ad hoc*, et certaines parties de l'IAS 27, *États financiers consolidés et individuels*, se rapportant à la préparation et à la présentation des états financiers consolidés. La nouvelle norme reprend les principes existants d'identification du concept de contrôle comme le facteur qui permet de déterminer si une entité doit être incluse dans les états financiers consolidés d'une société. La norme fournit des directives additionnelles pour aider à la détermination du contrôle lorsque ce dernier est difficile à évaluer. L'IFRS 10 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'adoption de cette norme n'a aucune incidence sur nos états financiers consolidés.

### PARTENARIATS

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 11, *Partenariats*, qui remplace l'IAS 31, *Participation dans des coentreprises*, et la SIC-13, *Entités contrôlées conjointement – Apports non monétaires par des coentrepreneurs*. L'IFRS 11 porte surtout sur les droits et les obligations inhérents à un partenariat, plutôt que sur la forme légale, comme c'est actuellement le cas pour l'IAS 31. L'IFRS 11 classe les partenariats selon deux types: les coentreprises et les entreprises communes. Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur l'actif net, tandis qu'une entreprise

commune est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur les actifs, et des obligations au titre des passifs. La norme élimine les choix en matière de présentation de l'information sur les partenariats en exigeant le recours à la méthode de la mise en équivalence pour la comptabilisation des intérêts dans des coentreprises, et en exigeant que les coparticipants comptabilisent les actifs et les passifs relatifs à leurs intérêts dans les entreprises communes. L'IFRS 11 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Nous avons terminé notre évaluation de l'incidence de l'adoption de cette norme et une partie importante de nos placements dans les partenariats répondant à la définition d'une coentreprise, actuellement comptabilisés selon la méthode de la consolidation proportionnelle. Ces placements seront comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence en vertu de l'IFRS 11. Selon cette méthode, notre quote-part de l'actif net, du résultat net et des AERG des coentreprises sera présentée sur une ligne, respectivement dans l'état de la situation financière consolidé, l'état du résultat consolidé et l'état du résultat global consolidé. En outre, l'état des flux de trésorerie consolidé établi selon la méthode de la mise en équivalence inclura les flux de trésorerie entre nous et nos coentreprises, et non notre quote-part des flux de trésorerie des coentreprises.

L'incidence de l'adoption de l'IFRS 11, *Partenariats*, sur nos états financiers consolidés est détaillée ci-après.

### INFORMATIONS À FOURNIR SUR LES INTÉRÊTS DÉTENUS DANS D'AUTRES ENTITÉS

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités*. L'IFRS 12 est une nouvelle norme complète sur les exigences en matière d'informations à fournir sur toutes les formes d'intérêts détenus dans d'autres entités, y compris les filiales, les partenariats, les entreprises associées, les entités ad hoc et les autres entités hors bilan. La norme exige qu'une entité présente des informations sur la nature et les risques associés à ses intérêts détenus dans d'autres entités et les effets de ces intérêts sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie. L'IFRS 12 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Nous réunissons les informations à fournir dans nos états financiers consolidés annuels pour l'exercice 2013.

### ÉVALUATION DE LA JUSTE VALEUR

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*. L'IFRS 13 améliore la cohérence et réduit la complexité en fournissant une définition précise de la juste valeur et une source unique qui s'appliquent à l'ensemble des IFRS pour l'évaluation de la juste valeur et les exigences en matière d'informations à fournir. L'IFRS 13 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Nous évaluons présentement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme.

## PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 1, *Présentation des états financiers*. Le principal changement résultant des modifications apportées à l'IAS 1 est l'exigence de regrouper les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat. Les modifications ont également repris les exigences existantes voulant que les AERG et le résultat net soient présentés soit dans un seul état, soit dans deux états consécutifs. Les modifications apportées à l'IAS 1 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Nous ne prévoyons aucun changement dans la présentation de nos états financiers consolidés résultant de ces modifications parce que les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat sont déjà présentés séparément.

## AVANTAGES DU PERSONNEL

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Entre autres changements, les modifications exigent que les entités calculent la composante coût de financement des régimes à prestations définies en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux obligations nettes au titre des avantages postérieurs

à l'emploi (habituellement, la valeur actuelle des obligations au titre des prestations définies moins la juste valeur des actifs des régimes). Selon la norme IAS 19 actuelle, *Avantages du personnel*, les revenus d'intérêt sont présentés séparément des charges d'intérêt et sont calculés sur la base du rendement prévu des actifs des régimes. En outre, les modifications de l'IAS 19 améliorent les exigences quant aux informations à fournir pour les régimes à prestations définies, prévoyant des informations additionnelles sur les caractéristiques des régimes à prestations définies et les risques auxquels les entités sont exposées par suite de leur participation à ces régimes. Les modifications à l'IAS 19 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

## INCIDENCE DE L'ADOPTION DES NORMES SUSMENTIONNÉES LE 1<sup>ER</sup> JANVIER 2013

Les tableaux ci-après résument les retraitements rétroactifs apportés à nos états financiers consolidés résultant de l'adoption de l'IAS 19 modifiée, *Avantages du personnel*, et de l'IFRS 11, *Partenariats*.

Les incidences sur les états des résultats consolidés se présentent comme suit pour l'exercice :

	2012			
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
Revenus	16 768 \$	(354) \$	- \$	16 414 \$
Coût des ventes	14 269	(230)	14	14 053
<b>Marge brute</b>	2 499	(124)	(14)	2 361
Charges de vente et d'administration	1 443	(8)	7	1 442
R et D	299	-	-	299
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(45)	(108)	-	(153)
Autres revenus	(33)	-	-	(33)
Éléments spéciaux	140	-	-	140
<b>RAII</b>	695	(8)	(21)	666
Charges de financement	596	-	(301)	295
Revenus de financement	(599)	12	427	(160)
<b>RAI</b>	698	(20)	(147)	531
Impôts sur le résultat	100	(20)	(16)	64
<b>Résultat net</b>	598 \$	- \$	(131) \$	467 \$
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	0,32 \$			0,25 \$

Les retraitements des partenariats ont trait essentiellement à l'exigence susmentionnée de comptabiliser nos investissements dans les coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence en vertu de l'IFRS 11 plutôt que selon la méthode de la consolidation proportionnelle.

Les retraitements des avantages du personnel ont trait essentiellement à l'exigence susmentionnée de calculer les charges et les revenus d'intérêt au montant net en utilisant le taux d'actualisation de l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

Les incidences sur les états de la situation financière consolidés se présentent comme suit aux:

31 décembre 2012				
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 896 \$	(339) \$	- \$	2 557 \$
Autres actifs courants	10 380	(406)	-	9 974
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	66	245	-	311
Autres actifs non courants	12 448	(134)	-	12 314
	25 790 \$	(634) \$	- \$	25 156 \$
<b>Passifs</b>				
Passifs courants	12 374 \$	(636) \$	- \$	11 738 \$
Avantages de retraite	2 997	-	2	2 999
Autres passifs non courants	9 042	-	-	9 042
	24 413	(636)	2	23 779
<b>Capitaux propres</b>	1 377	2	(2)	1 377
	25 790 \$	(634) \$	- \$	25 156 \$

31 décembre 2011				
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 372 \$	(480) \$	- \$	2 892 \$
Autres actifs courants	9 891	(163)	-	9 728
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	37	238	-	275
Autres actifs non courants	10 564	(129)	-	10 435
	23 864 \$	(534) \$	- \$	23 330 \$
<b>Passifs</b>				
Passifs courants	11 955 \$	(538) \$	- \$	11 417 \$
Avantages de retraite	3 226	-	5	3 231
Autres passifs non courants	8 012	-	-	8 012
	23 193	(538)	5	22 660
<b>Capitaux propres</b>	671	4	(5)	670
	23 864 \$	(534) \$	- \$	23 330 \$

Les incidences sur les capitaux propres consolidés se présentent comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Capitaux propres comme présentés</b>	<b>1 377 \$</b>	671 \$
Retraitements des chiffres des périodes précédentes	(1)	(31)
Résultat net		
Avantages du personnel	(131)	(57)
AERG		
Avantages du personnel	132	87
<b>Capitaux propres comme retraités</b>	<b>1 377 \$</b>	670 \$

Les retraitements des avantages du personnel dans nos états de la situation financière consolidés ne sont pas importants, puisque l'incidence cumulative de la comptabilisation de charges d'intérêt nettes plus élevées selon la norme modifiée est en grande partie contrebalancée par la reprise des pertes actuarielles cumulées des actifs des régimes qui ont été comptabilisées antérieurement dans les AERG.

Les incidences sur les états des flux de trésorerie consolidés se présentent comme suit pour l'exercice:

	2012			
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 348 \$	90 \$	- \$	1 438 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 950)	51	-	(1 899)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	77	4	-	81
Incidence des taux de change	49	(4)	-	45
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(476)	141	-	(335)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	3 372	(480)	-	2 892
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	2 896 \$	(339) \$	- \$	2 557 \$

Les incidences sur les capitaux propres consolidés se présentent comme suit pour les trois trimestres clos les:

	31 mars 2012	30 juin 2012	30 septembre 2012
<b>Capitaux propres comme présentés</b>	<b>1 182 \$</b>	<b>736 \$</b>	<b>1 236 \$</b>
Retraitements des chiffres des périodes précédentes	(1)	2	2
Résultat net			
Avantages du personnel	(31)	(31)	(34)
AERG			
Avantages du personnel	34	31	32
<b>Capitaux propres comme retraités</b>	<b>1 184 \$</b>	<b>738 \$</b>	<b>1 236 \$</b>



Les incidences des nouvelles normes en matière de partenariat et d'avantages du personnel sur les états du résultat consolidés se présentent comme suit pour les trimestres clos les:

	31 mars 2012		30 juin 2012		30 septembre 2012	
	Comme présentés	Comme retraités	Comme présentés	Comme retraités	Comme présentés	Comme retraités
Revenus	3 505 \$	3 571 \$	4 170 \$	4 097 \$	4 338 \$	4 121 \$
Coût des ventes	2 907	2 906	3 523	3 483	3 710	3 612
<b>Marge brute</b>	598	665	647	614	628	509
Charges de vente et d'administration	364	364	371	369	351	351
R et D	65	65	62	62	69	69
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(1)	57	(25)	(50)	(1)	(99)
Autres revenus (charges)	(45)	(46)	19	19	(39)	(38)
<b>RAII</b>	215	225	220	214	248	226
Charges de financement	152	77	155	80	145	70
Revenus de financement	(152)	(43)	(166)	(56)	(170)	(61)
<b>RAI</b>	215	191	231	190	273	217
Impôts sur le résultat	25	32	49	39	61	39
<b>Résultat net</b>	190 \$	159 \$	182 \$	151 \$	212 \$	178 \$
<b>RPA (en dollars)</b>						
De base et dilué	0,10 \$	0,09 \$	0,10 \$	0,08 \$	0,12 \$	0,10 \$

Les incidences des nouvelles normes en matière de partenariat et d'avantages du personnel sur les états des flux de trésorerie consolidés se présentent comme suit pour les trimestres clos les:

	31 mars 2012		30 juin 2012		30 septembre 2012	
	Comme présentés	Comme retraités	Comme présentés	Comme retraités	Comme présentés	Comme retraités
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(327) \$	(312) \$	(135) \$	(107) \$	329 \$	375 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(353)	(351)	(381)	(352)	(581)	(577)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	440	440	(142)	(142)	(101)	(101)
Incidence des taux de change	51	50	(46)	(41)	20	15
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(189)	(173)	(704)	(642)	(333)	(288)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	3 372	2 892	3 183	2 719	2 479	2 077
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	3 183 \$	2 719 \$	2 479 \$	2 077 \$	2 146 \$	1 789 \$

## INSTRUMENTS FINANCIERS

Une partie importante de nos bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Nos actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les dérivés dont la juste valeur est positive, les prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, l'encaisse affectée et les honoraires de gestion. Nos passifs financiers comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les dérivés dont la juste valeur est négative, les avances gouvernementales remboursables, les incitatifs à la location, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les coûts non récurrents des fournisseurs. Les dérivés sont principalement utilisés pour gérer notre exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises. Le classement de nos instruments financiers, ainsi que des revenus, dépenses, gains et pertes associés à ces instruments, est présenté à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 13 – Instruments financiers, aux états financiers consolidés.

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques est incluse dans la section Sommaire et à la Note 32 – Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés.

### JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Tous les instruments financiers doivent être comptabilisés à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, ainsi que certains coûts de transaction relatifs aux instruments financiers qui ne sont pas comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net. Par la suite, ils sont évalués au coût amorti ou à la juste valeur selon leur classement. Les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net ou DAV sont comptabilisés à la juste valeur, tandis que tous les autres sont comptabilisés au coût amorti.

Les montants de la juste valeur présentés dans les états financiers consolidés correspondent à notre estimation 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 actif le plus avantageux pour cet instrument auquel nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour bon nombre de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, nous utilisons surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les écarts 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 nos meilleures estimations fondées sur une gamme de méthodes et d'hypothèses. 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.

Une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur de nos instruments financiers et déterminer la hiérarchie de leur juste valeur est fournie à la Note 33 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés.

### *Analyse de sensibilité*

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations de taux de change et de taux d'intérêt. La Note 32 – Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés présente des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

## OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Nos parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 35 – Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.

# JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Nos principales méthodes comptables et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si:

- elle exige que nous formulions des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie, et
- des estimations différentes pourraient avoir été utilisées ou si des changements raisonnables de l'estimation susceptibles de se produire d'une période à l'autre avaient une incidence notable sur notre situation financière, nos variations de la situation financière ou nos résultats opérationnels.

Nos meilleures estimations à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits et circonstances disponibles au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, nous utilisons l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces questions. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels pourraient différer des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Notre budget et notre plan stratégique couvrent une période de trois ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires à la préparation des informations financières. Nous préparons annuellement un budget et un plan stratégique selon un processus en vertu duquel un budget détaillé d'un an et un plan stratégique biennal sont préparés par chaque division puis consolidés au niveau du secteur et à celui de la Société. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur les contrats et les commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. Nous utilisons le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour dériver les résultats prévus des périodes ultérieures. Nous assurons ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel amènent à évaluer si certaines estimations utilisées pour préparer les informations financières doivent être révisées.

Les éléments qui suivent nécessitent les estimations et jugements les plus cruciaux de la direction. Les analyses de sensibilité incluses dans la présente section devraient être utilisées avec prudence, étant donné que les variations sont hypothétiques et que l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

## CONTRATS À LONG TERME

BT exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats à long terme et BA conclut des contrats de service d'entretien à long terme avec des clients. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements de commandes, des réclamations, des pénalités et des modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Nous devons exercer notre jugement pour déterminer s'il est probable que les revenus additionnels liés aux modifications de commandes et aux réclamations seront réalisés, et ces montants, s'il est probable qu'ils seront réalisés, sont inclus dans les revenus estimatifs à l'achèvement.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'usage des matériaux et de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des couvertures) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification et des retards de livraison potentiels. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. Nous exerçons notre jugement pour déterminer la probabilité que nous engagions des coûts additionnels par suite de retards ou que nous versions des pénalités et ces coûts, s'ils sont probables, sont aussi inclus en coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'achèvement des contrats. Nous procédons à des examens trimestriels des coûts et des revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation de notre budget et de notre planification stratégique. L'incidence de toute révision peut être importante et est comptabilisée au moyen d'un ajustement cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

### *Analyse de sensibilité*

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats de production en cours comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux aurait fait diminuer les marges brutes de BT d'environ 75 millions \$ pour l'exercice 2012.

## OUTILLAGE DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES

BA capitalise les coûts de développement dans l'outillage des programmes aéronautiques lorsque certains critères de report sont remplis. L'outillage des programmes aéronautiques est amorti sur le nombre prévu d'avions qui seront produits, à compter de la date de livraison du premier avion d'un programme, et un test de dépréciation est effectué au moins annuellement pour les programmes aéronautiques en développement et pour tous les programmes, s'il existe une indication que l'actif pourrait avoir subi une perte de valeur. Une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable d'un groupe d'actifs générant des flux de trésorerie indépendants (une UGT) est inférieure à la valeur comptable de ces actifs. Lorsque les estimations clés varient considérablement, le montant de l'outillage des programmes aéronautiques peut être surestimé si le taux d'amortissement est insuffisant ou si les coûts capitalisés ne sont pas recouvrables.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé dans le test de dépréciation exigent des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés dans le cadre de chaque programme. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Nous exerçons notre jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et attribuer l'outillage des programmes aéronautiques aux UGT par gamme d'avions. La valeur recouvrable d'un groupe d'actifs est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. D'autres estimations clés utilisées pour établir le montant recouvrable comprennent le taux d'actualisation et les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle des programmes tels qu'ils ont été établis dans le budget et le plan stratégique de chaque gamme d'avions.

La valeur recouvrable a été établie au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012 d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Dans notre modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés, les flux de trésorerie futurs estimés pour les trois premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique.

### *Analyse de sensibilité*

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas changé :

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation n'aurait pas entraîné la comptabilisation d'une dépréciation au cours de l'exercice 2012.

Une baisse de 10% des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant de tous les programmes, répartis équitablement sur les périodes futures n'aurait pas entraîné la comptabilisation d'une dépréciation au cours de l'exercice 2012.

## GOODWILL

Le goodwill est principalement lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill a été affecté au secteur BT. Une évaluation de dépréciation est effectuée au moins annuellement ou lorsque des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable

que le goodwill pourrait avoir subi une perte de valeur. Nous avons choisi d'effectuer l'évaluation annuelle de dépréciation du goodwill au quatrième trimestre. La valeur recouvrable du secteur d'activité BT est fondée sur la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité.

Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012, nous avons effectué un test de dépréciation et aucune dépréciation n'a été relevée. La valeur recouvrable a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs estimatifs sont fondés sur le budget et le plan stratégique pour les trois premières années et un taux constant de croissance de 1% est appliqué pour établir les flux de trésorerie estimatifs suivant la période initiale de trois ans. Aux fins de ce test, nous utilisons une période de 15 ans pour projeter les flux de trésorerie futurs. Le taux d'actualisation après impôts constitue lui aussi une estimation clé dans le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés et est fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable au cours de l'exercice 2012 s'établissait à 6,8%. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné la comptabilisation d'une dépréciation au cours de l'exercice 2012.

## ÉVALUATION DES ACTIFS D'IMPÔT DIFFÉRÉ

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque juridiction fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies fiscales.

## GARANTIES DE CRÉDIT ET GARANTIES DE VALEUR RÉSIDUELLE

Les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont généralement offertes aux participants aux structures de financement créées relativement à la vente d'avions commerciaux. Une provision correspondante est comptabilisée et est évaluée aux montants prévus à verser en vertu des garanties, en utilisant un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques.

Les montants prévus à verser en vertu des garanties dépendent de l'éventualité de défaillances de crédit durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. Faute de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future estimée de l'avion sous-jacent. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, rajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions, sont utilisées pour estimer cette valeur future estimée. Le montant du passif est aussi considérablement influencé par l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme.

D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes associées au risque de crédit des clients, de même que sur la probabilité que les garanties de valeur résiduelle s'exerceront à l'échéance des arrangements de financement. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Nos principaux risques liés à la variation de la valeur des garanties de crédit et de valeur résiduelle ont trait aux courbes de valeur résiduelle de l'avion sous-jacent et aux taux d'intérêt.

### *Analyse de sensibilité*

Les deux analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas changé.

En supposant une diminution de 1 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions au 31 décembre 2012, le RAI pour l'exercice 2012 aurait subi une incidence négative de 12 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2012, le RAI pour l'exercice 2012 aurait subi une incidence négative de 13 millions \$. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2012, le RAI pour l'exercice 2012 aurait subi une incidence positive de 19 millions \$.

## **AVANTAGES DE RETRAITE**

Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des avantages de retraite et des autres avantages postérieurs à l'emploi repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, des prévisions à long terme portant sur les taux de rendement des actifs des régimes, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les taux d'actualisation sont révisés tous les trimestres. Puisque la plupart des autres hypothèses et estimations sont de nature à long terme, nous évaluons les événements et circonstances qui pourraient nécessiter un changement dans les autres hypothèses ou estimations tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite.

Étant donné que le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, ainsi que les définissent les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen terme et à long terme, nous avons établi les taux d'actualisation pour nos régimes de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi au Canada en construisant une courbe de rendement pour la section moyen et long terme de la courbe à partir de points limités d'observation pour les obligations de sociétés cotées AA. Par conséquent, au 31 décembre 2012, les taux d'actualisation étaient fondés sur les taux du marché observés pour les obligations de sociétés cotées AA avec des échéances inférieures à six ans et sur les taux provenant de la courbe de rendement extrapolée pour les années ultérieures calculés en ajoutant un écart moyen aux rendements obligataires provinciaux à trois fourchettes d'échéance. La courbe extrapolée au 31 décembre 2011 a été construite en estimant les écarts de crédit pour les obligations cotées AA à chaque point d'échéance sur la courbe d'après les rendements des obligations de sociétés cotées A et AAA.

Les taux de rendement à long terme prévus des actifs des régimes sont déterminés d'après les rendements historiques, les estimations futures des rendements des placements à long terme et la répartition cible de l'actif. Un taux de rendement prévu plus faible accroît le coût des prestations de retraite et autres avantages de retraite.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Une analyse de sensibilité aux changements d'hypothèses actuarielles cruciales est présentée à la rubrique Avantages de retraite dans la section Sommaire. Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, voir la Note 21 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés.

# **CONTRÔLES ET PROCÉDURES**

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

## **CONTRÔLES ET PROCÉDURES DE COMMUNICATION DE L'INFORMATION**

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents visés de la Société par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

### CONTRÔLES INTERNES À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi conçu ou fait concevoir sous leur supervision des contrôles internes à l'égard de l'information financière, pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

### MODIFICATIONS DES CONTRÔLES INTERNES À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2012 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

## TAUX DE CHANGE

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

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

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	Augmentation
Euro	1,3194	1,2939	2 %
Dollar canadien	1,0043	0,9791	3 %
Livre sterling	1,6167	1,5490	4 %

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

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	Augmentation (diminution)
Euro	1,2980	1,3394	(3) %
Dollar canadien	1,0096	0,9765	3 %
Livre sterling	1,6069	1,5728	2 %

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

	2012	2011	Diminution
Euro	1,2860	1,3978	(8) %
Dollar canadien	1,0008	1,0124	(1) %
Livre sterling	1,5854	1,6068	(1) %



# RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

## DONNÉES SUR LES ACTIONS AUTORISÉES ET LES ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION AU 19 FÉVRIER 2013

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>1</sup>	1 892 000 000	314 537 162
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>2</sup>	1 892 000 000	1 415 882 354 <sup>3</sup>
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

3 Déduction faite de 24542027 actions classe B (droits de vote limités) acquises et détenues en mains tierces dans le cadre du régime d'UAR.

### Offre publique de rachat dans le cours normal des affaires

Comme l'a autorisé le conseil d'administration, la Société peut racheter aux fins d'annulation, dans le cadre entre autres du régime d'UAD, du 21 juin 2012 au 20 juin 2013, jusqu'à concurrence de 6 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) («actions classe B») et jusqu'à concurrence de 1 310 334 actions classe A (droits de vote multiples) («actions classe A») (du 17 juin 2011 au 16 juin 2012, jusqu'à concurrence de 2 006 000 actions classe B et 438 263 actions classe A).

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012, aucune action classe B n'a été rachetée et annulée (2 006 000 actions classe B ont été rachetées et annulées, pour un montant total de 14 millions \$ au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2011).

Les actionnaires peuvent obtenir un exemplaire gratuit des documents déposés auprès de la Bourse de Toronto relativement à cette offre publique de rachat dans le cours normal des affaires en écrivant au secrétaire de la Société.

## DONNÉES RELATIVES AUX OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS, AUX UAR ET AUX UAD AU 31 DÉCEMBRE 2012

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	28 490 089
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	30 853 287
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	24 542 027

## DATE PRÉVUE DE PUBLICATION DE NOS RAPPORTS FINANCIERS POUR LES 12 PROCHAINS MOIS

Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2013	9 mai 2013
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2013	1 <sup>er</sup> août 2013
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2013	31 octobre 2013
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2013	13 février 2014

### Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone: +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur: +1 514 861 2420

Courriel: investisseurs@bombardier.com

# PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières suivantes sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 janvier 2011, 31 décembre 2011 et 31 décembre 2012 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

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

Pour les exercices clos les	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>1</sup>	31 janvier 2011
Revenus	16 768 \$	18 347 \$	17 892 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	588 \$	837 \$	762 \$
RPA (en dollars)			
De base	0,32 \$	0,47 \$	0,43 \$
Dilué	0,32 \$	0,47 \$	0,42 \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Actions classe B (droits de vote limités)	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Actions privilégiées, série 2	0,75 \$	0,69 \$	0,66 \$
Actions privilégiées, série 3	1,05 \$	1,32 \$	1,32 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$

1. Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

(en millions de dollars américains)

Aux	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011
Total des actifs	25 790 \$	23 864 \$	24 092 \$
Passifs financiers non courants	5 961 \$	5 250 \$	5 177 \$

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

## 20 février 2013

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

La gamme d'avions *CSeries*, l'avion *Learjet 85* et les programmes d'avion *Global 7000* et *Global 8000* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

# DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)

(dressées conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, à l'exception des fourchettes des cours)

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

## Pour les exercices clos les

	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre
<b>Revenus</b>			
BA	8 628 \$	2 597 \$	2 267 \$
BT	8 140	2 158	2 071
	16 768 \$	4 755 \$	4 338 \$
<b>RAII</b>			
BA	405 \$	89 \$	123 \$
BT	290	(77)	125
	695	12	248
Charges de financement <sup>3</sup>	596	144	145
Revenus de financement <sup>3</sup>	(599)	(111)	(170)
<b>RAI</b>	698	(21)	273
Impôts sur le résultat	100	(35)	61
<b>Résultat net</b>	598 \$	14 \$	212 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	588 \$	12 \$	209 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	10	2	3
	598 \$	14 \$	212 \$
<b>RPA (en dollars)</b>			
De base et dilué	0,32 \$	- \$	0,12 \$
<b>Fourchette du cours des actions classe B (en dollars canadiens)</b>			
Haut	4,93 \$	3,84 \$	4,25 \$
Bas	2,97 \$	2,97 \$	3,37 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2011 compte deux mois de résultats de BA et trois mois de résultats de BT.

3 Les montants présentés sur une base annuelle ne correspondent pas à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

Des mesures trimestrielles supplémentaires non conformes aux PCGR, retraitées pour refléter l'adoption de nouvelles normes en matière de partenariat et d'avantages du personnel, peuvent être obtenues sur le site Internet de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).

31 décembre 2012			31 décembre 2011				
Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total <sup>1</sup>	Quatrième trimestre <sup>2</sup>	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	
<b>2 265 \$</b>	<b>1 499 \$</b>	8 594 \$	2 016 \$	2 305 \$	2 085 \$	2 188 \$	
<b>1 905</b>	<b>2 006</b>	9 753	2 300	2 318	2 662	2 473	
<b>4 170 \$</b>	<b>3 505 \$</b>	18 347 \$	4 316 \$	4 623 \$	4 747 \$	4 661 \$	
<b>102 \$</b>	<b>91 \$</b>	502 \$	127 \$	129 \$	105 \$	141 \$	
<b>118</b>	<b>124</b>	700	166	172	191	171	
<b>220</b>	<b>215</b>	1 202	293	301	296	312	
<b>155</b>	<b>152</b>	681	156	192	179	177	
<b>(166)</b>	<b>(152)</b>	(519)	(123)	(134)	(144)	(141)	
<b>231</b>	<b>215</b>	1 040	260	243	261	276	
<b>49</b>	<b>25</b>	203	46	51	50	56	
<b>182 \$</b>	<b>190 \$</b>	837 \$	214 \$	192 \$	211 \$	220 \$	
<b>182 \$</b>	<b>185 \$</b>	837 \$	213 \$	194 \$	210 \$	220 \$	
<b>-</b>	<b>5</b>	-	1	(2)	1	-	
<b>182 \$</b>	<b>190 \$</b>	837 \$	214 \$	192 \$	211 \$	220 \$	
<b>0,10 \$</b>	<b>0,10 \$</b>	0,47 \$	0,12 \$	0,11 \$	0,12 \$	0,12 \$	
<b>4,31 \$</b>	<b>4,93 \$</b>	7,29 \$	4,40 \$	5,84 \$	7,25 \$	7,29 \$	
<b>3,53 \$</b>	<b>3,86 \$</b>	3,30 \$	3,30 \$	3,42 \$	5,54 \$	5,65 \$	

# RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action,  
le nombre d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

	IFRS			PCGR du Canada	
Pour les exercices clos les	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>1</sup>	31 janvier 2011	31 janvier 2010	31 janvier 2009
<b>Revenus</b>					
BA	8 628 \$	8 594 \$	8 809 \$	9 357 \$	9 965 \$
BT	8 140	9 753	9 083	10 009	9 756
	16 768 \$	18 347 \$	17 892 \$	19 366 \$	19 721 \$
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>					
BA	382 \$	502 \$	554 \$	473 \$	896 \$
BT	453	700	651	625	533
	835	1 202	1 205	1 098	1 429
<b>Éléments spéciaux</b>					
BA	(23)	-	-	-	-
BT	163	-	-	-	-
	140	-	-	-	-
<b>RAII</b>					
BA	405	502	554	473	896
BT	290	700	651	625	533
	695	1 202	1 205	1 098	1 429
Charges de financement	596	681	684	279	408
Revenus de financement	(599)	(519)	(476)	(96)	(270)
<b>RAI</b>	698	1 040	997	915	1 291
Impôts sur le résultat	100	203	222	208	265
<b>Résultat net</b>	598 \$	837 \$	775 \$	707 \$	1 026 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	588 \$	837 \$	762 \$	698 \$	1 008 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	10 \$	- \$	13 \$	9 \$	18 \$
<b>Résultat net ajusté</b>	692 \$	865 \$	785 \$	s. o.	s. o.
<b>RPA (en dollars)</b>					
De base	0,32 \$	0,47 \$	0,43 \$	0,39 \$	0,57 \$
Dilué	0,32 \$	0,47 \$	0,42 \$	0,39 \$	0,56 \$
Ajusté	0,38 \$	0,48 \$	0,43 \$	s. o.	s. o.

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

s. o.: sans objet

## RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action,  
le nombre d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

		IFRS		PCGR du Canada	
Pour les exercices clos les	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>1</sup>	31 janvier 2011	31 janvier 2010	31 janvier 2009
<b>Information générale</b>					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	5 702 \$	5 602 \$	6 112 \$	6 435 \$	7 002 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	2 089 \$	1 475 \$	1 125 \$	767 \$	567 \$
Amortissement	371 \$	333 \$	371 \$	498 \$	555 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles	9 \$	- \$	8 \$	- \$	- \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,08 \$
Classe B	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,08 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,75 \$	0,69 \$	0,66 \$	0,59 \$	1,15 \$
Série 3	1,05 \$	1,32 \$	1,32 \$	1,32 \$	1,32 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
<b>Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)</b>					
<b>Classe A</b>					
Haut	5,00 \$	7,29 \$	6,24 \$	5,63 \$	9,00 \$
Bas	3,08 \$	3,41 \$	4,28 \$	2,29 \$	3,25 \$
Clôture	3,83 \$	4,06 \$	5,72 \$	5,04 \$	3,85 \$
<b>Classe B</b>					
Haut	4,93 \$	7,29 \$	6,24 \$	5,64 \$	8,97 \$
Bas	2,97 \$	3,30 \$	4,25 \$	2,22 \$	3,17 \$
Clôture	3,76 \$	4,06 \$	5,70 \$	5,04 \$	3,80 \$
<b>Aux</b>					
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	1 730	1 724	1 726	1 730	1 730
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	0,57 \$	0,17 \$	0,64 \$	1,94 \$	1,27 \$
Actionnaires inscrits	13 544	13 427	13 591	13 666	13 540

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.



# RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)

## ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

				IFRS
Aux	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011	1 <sup>er</sup> février 2010
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 896 \$	3 372 \$	4 195 \$	3 372 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 525	1 408	1 377	1 141
Stocks	7 729	7 398	7 307	7 630
Autres actifs financiers	443	526	705	537
Autres actifs	683	559	648	519
<b>Actifs courants</b>	<b>13 276</b>	<b>13 263</b>	<b>14 232</b>	<b>13 199</b>
Titres déposés en garantie	-	-	676	682
Immobilisations corporelles	2 028	1 864	1 878	1 674
Outillage des programmes aéronautiques	4 770	3 168	2 088	1 385
Goodwill	2 325	2 253	2 358	2 247
Impôts sur le résultat différés	1 452	1 506	1 294	1 373
Autres actifs financiers	1 316	1 305	1 104	1 003
Autres actifs	623	505	462	557
<b>Actifs non courants</b>	<b>12 514</b>	<b>10 601</b>	<b>9 860</b>	<b>8 921</b>
	<b>25 790 \$</b>	<b>23 864 \$</b>	<b>24 092 \$</b>	<b>22 120 \$</b>
<b>Passifs</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs	3 553 \$	3 210 \$	3 073 \$	3 045 \$
Provisions	1 062	1 078	1 198	1 140
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	2 015	1 885	2 370	1 850
Avances sur programmes aéronautiques	3 053	2 788	2 989	3 055
Autres passifs financiers	455	732	860	537
Autres passifs	2 236	2 262	2 214	2 036
<b>Passifs courants</b>	<b>12 374</b>	<b>11 955</b>	<b>12 704</b>	<b>11 663</b>
Provisions	524	594	614	675
Avances sur programmes aéronautiques	1 600	1 266	1 193	1 373
Partie non courante de la dette à long terme	5 360	4 748	4 645	4 134
Avantages de retraite	2 997	3 226	1 975	2 181
Autres passifs financiers	601	502	532	558
Autres passifs	957	902	908	576
<b>Passifs non courants</b>	<b>12 039</b>	<b>11 238</b>	<b>9 867</b>	<b>9 497</b>
	<b>24 413</b>	<b>23 193</b>	<b>22 571</b>	<b>21 160</b>
<b>Capitaux propres</b>				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	1 331	639	1 454	902
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	46	32	67	58
	<b>1 377</b>	<b>671</b>	<b>1 521</b>	<b>960</b>
	<b>25 790 \$</b>	<b>23 864 \$</b>	<b>24 092 \$</b>	<b>22 120 \$</b>

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

POUR LES EXERCICES 2012 ET 2011

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

<b>ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS .....</b>	<b>134</b>
<b>NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS .....</b>	<b>140</b>
1. MODE DE PRÉSENTATION.....	140
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES.....	140
3. MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES.....	148
4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS.....	152
5. INFORMATION SECTORIELLE.....	154
6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT.....	156
7. AUTRES REVENUS.....	157
8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX.....	157
9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT.....	158
10. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL.....	158
11. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT.....	159
12. RÉSULTAT PAR ACTION.....	161
13. INSTRUMENTS FINANCIERS.....	161
14. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE.....	164
15. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS.....	164
16. STOCKS.....	165
17. AUTRES ACTIFS FINANCIERS.....	166
18. AUTRES ACTIFS.....	167
19. IMMOBILISATIONS CORPORELLES.....	168
20. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES.....	169
21. AVANTAGES DE RETRAITE.....	171
22. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS.....	175
23. PROVISIONS.....	176
24. DETTE À LONG TERME.....	177
25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS.....	178
26. AUTRES PASSIFS.....	178
27. CAPITAL SOCIAL.....	179
28. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS.....	182
29. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE.....	185
30. FACILITÉS DE CRÉDIT.....	185
31. GESTION DU CAPITAL.....	187
32. GESTION DU RISQUE FINANCIER.....	188
33. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS.....	192
34. INVESTISSEMENTS DANS LES COENTREPRISES.....	194
35. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES.....	195
36. ENTITÉS AD HOC NON CONSOLIDÉES.....	196
37. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS.....	196
38. RECLASSEMENT.....	199
39. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE PRÉSENTATION.....	199

Voir le rapport de gestion pour les abréviations utilisées dans les états financiers consolidés.

# RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport annuel, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2012. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2012. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

Le comité d'audit est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et aux normes internationales sur l'audit. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Pierre Beaudoin  
Président  
et chef de la direction



Pierre Alary, FCPA, FCA  
Vice-président principal  
et chef de la direction financière

Le 20 février 2013

# RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Bombardier Inc., qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 1<sup>er</sup> février 2011, et les états consolidés du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2012 et 2011, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

## RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes internationales d'information financière («IFRS»), publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

## RESPONSABILITÉ DES AUDITEURS

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada et les normes internationales sur l'audit. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement des auditeurs, et notamment de leur évaluation des risques que les états financiers consolidés

comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, les auditeurs prennent en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

## OPINION

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Inc. aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 1<sup>er</sup> février 2011, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2012 et 2011 conformément aux Normes internationales d'information financière, publiées par l'International Accounting Standards Board.

*Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.<sup>1</sup>*

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.<sup>1</sup>

Montréal, Canada

Le 20 février 2013

<sup>1</sup> CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A112431

## ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre  
(en millions de dollars américains, sauf les montants par action)

	Notes	2012	2011 <sup>1</sup>
Revenus	5	<b>16 768 \$</b>	18 347 \$
Coût des ventes	5, 16	<b>14 269</b>	15 444
<b>Marge brute</b>		<b>2 499</b>	2 903
Charges de vente et d'administration	5	<b>1 443</b>	1 439
R et D	5, 6	<b>299</b>	271
Quote-part des résultats de participations dans des entreprises associées	5	<b>(45)</b>	(4)
Autres revenus	5, 7	<b>(33)</b>	(5)
Éléments spéciaux	5, 8	<b>140</b>	-
<b>RAII</b>		<b>695</b>	1 202
Charges de financement	9	<b>596</b>	681
Revenus de financement	9	<b>(599)</b>	(519)
<b>RAI</b>		<b>698</b>	1 040
Impôts sur le résultat	11	<b>100</b>	203
<b>Résultat net</b>		<b>598 \$</b>	837 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		<b>588 \$</b>	837 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		<b>10</b>	-
		<b>598 \$</b>	837 \$
<b>RPA (en dollars)</b>	12		
De base et dilué		<b>0,32 \$</b>	0,47 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT. Voir la Note 1 – Mode de présentation pour plus de renseignements.  
Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

## ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre  
(en millions de dollars américains)

	2012	2011 <sup>1</sup>
<b>Résultat net</b>	<b>598 \$</b>	<b>837 \$</b>
<b>AERG</b>		
<b>Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net</b>		
<b>Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie</b>		
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	16
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie	163	(128)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe <sup>2,3</sup>	25	(40)
Impôts sur le résultat	(64)	54
	119	(98)
<b>Actifs financiers DAV</b>		
Gain net non réalisé	6	26
Reclassement en résultat	(29)	(5)
Impôts sur le résultat	6	(4)
	(17)	17
<b>ECC</b>		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	75	(90)
Gain net (perte nette) sur éléments de couverture connexes	(18)	50
	57	(40)
<b>Éléments jamais reclassés en résultat net</b>		
<b>Avantages de retraite</b>		
Écarts actuariels nets	172	(1 489)
Impôts sur le résultat	(25)	234
	147	(1 255)
<b>Total des AERG</b>	<b>306</b>	<b>(1 376)</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>904 \$</b>	<b>(539) \$</b>
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	891 \$	(535) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	13	(4)
	904 \$	(539) \$

<sup>1</sup> L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

<sup>2</sup> Inclut 22 millions \$ de gain reclassé à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2012 (104 millions \$ de gain pour l'exercice 2011).

<sup>3</sup> 2 millions \$ de perte nette différée devraient être reclassés des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2013.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.



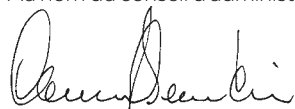
# ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux  
(en millions de dollars américains)

	Notes	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14	2 896 \$	3 372 \$	4 195 \$
Créances clients et autres débiteurs	15	1 525	1 408	1 377
Stocks	16	7 729	7 398	7 307
Autres actifs financiers	17	443	526	705
Autres actifs	18	683	559	648
<b>Actifs courants</b>		<b>13 276</b>	<b>13 263</b>	<b>14 232</b>
Titres déposés en garantie	30	-	-	676
Immobilisations corporelles	19	2 028	1 864	1 878
Outillage des programmes aéronautiques	20	4 770	3 168	2 088
Goodwill	20	2 325	2 253	2 358
Impôts sur le résultat différés	11	1 452	1 506	1 294
Autres actifs financiers	17	1 316	1 305	1 104
Autres actifs	18	623	505	462
<b>Actifs non courants</b>		<b>12 514</b>	<b>10 601</b>	<b>9 860</b>
		<b>25 790 \$</b>	<b>23 864 \$</b>	<b>24 092 \$</b>
<b>Passifs</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs	22	3 553 \$	3 210 \$	3 073 \$
Provisions	23	1 062	1 078	1 198
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	16	2 015	1 885	2 370
Avances sur programmes aéronautiques		3 053	2 788	2 989
Autres passifs financiers	25	455	732	860
Autres passifs	26	2 236	2 262	2 214
<b>Passifs courants</b>		<b>12 374</b>	<b>11 955</b>	<b>12 704</b>
Provisions	23	524	594	614
Avances sur programmes aéronautiques		1 600	1 266	1 193
Partie non courante de la dette à long terme	24	5 360	4 748	4 645
Avantages de retraite	21	2 997	3 226	1 975
Autres passifs financiers	25	601	502	532
Autres passifs	26	957	902	908
<b>Passifs non courants</b>		<b>12 039</b>	<b>11 238</b>	<b>9 867</b>
		<b>24 413</b>	<b>23 193</b>	<b>22 571</b>
<b>Capitaux propres</b>				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		1 331	639	1 454
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		46	32	67
		<b>1 377</b>	<b>671</b>	<b>1 521</b>
		<b>25 790 \$</b>	<b>23 864 \$</b>	<b>24 092 \$</b>
Engagements et éventualités	37			

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Laurent Beaudoin, C.C., FCPA, FCA  
Administrateur



L. Denis Desautels, O.C., FCPA, FCA  
Administrateur

# ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre  
(en millions de dollars américains)

	Notes	2012	2011 <sup>1</sup>
<b>Activités opérationnelles</b>			
Résultat net		598 \$	837 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		371	333
Dépréciation des immobilisations corporelles	8	9	-
Impôts sur le résultat différés	11	(27)	66
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	7	(6)	(3)
Charge à base d'actions	28	7	38
Variation nette des soldes hors caisse	29	396	(1 028)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>1 348</b>	<b>243</b>
<b>Activités d'investissement</b>			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(2 140)	(1 500)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		51	25
Produit de la cession des titres déposés en garantie		-	705
Produit de la cession des placements dans des titres DAV		133	-
Autres		6	(28)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>(1 950)</b>	<b>(798)</b>
<b>Activités de financement</b>			
Produit de l'émission de dette à long terme		509	122
Remboursements de dette à long terme		(186)	(15)
Dividendes versés <sup>2</sup>		(249)	(156)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie en vertu du régime d'UAR		-	(58)
Rachat d'actions classe B	27	-	(14)
Achat de participations ne donnant pas le contrôle		-	(61)
Autres		3	(45)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>77</b>	<b>(227)</b>
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		49	(41)
<b>Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>(476)</b>	<b>(823)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice</b>		<b>3 372</b>	<b>4 195</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>		<b>2 896 \$</b>	<b>3 372 \$</b>
<b>Information supplémentaire<sup>3,4</sup></b>			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		259 \$	238 \$
Impôts sur le résultat		101 \$	115 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		97 \$	40 \$
Impôts sur le résultat		19 \$	20 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 25 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour l'exercice 2012 (20 millions \$ pour l'exercice 2011).

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 reflétés comme 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 titres déposés en garantie, aux placements dans des titres, aux prêts et créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, le cas échéant, un gain à la vente de placements dans des titres DAV et la tranche intérêts d'un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada).

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les  
(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.			
	Capital social		Déficit	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes actuarielles nettes
Au 1 <sup>er</sup> février 2011	347 \$	1 324 \$	1 702 \$	(1 978) \$
Total du résultat global				
Résultat net	-	-	837	-
AERG	-	-	-	(1 255)
	-	-	837	(1 255)
Options exercées	-	9	-	-
Rachat de capital social	-	(2)	(12)	-
Dividendes				
Actions ordinaires	-	-	(179)	-
Actions privilégiées	-	-	(25)	-
Actions distribuées - Régimes d'UAR	-	50	-	-
Actions achetées - Régimes d'UAR	-	(58)	-	-
Charge à base d'actions	-	-	-	-
Achat de participations ne donnant pas le contrôle	-	-	(50)	-
Au 31 décembre 2011	347 \$	1 323 \$	2 273 \$	(3 233) \$
Total du résultat global				
Résultat net	-	-	588	-
AERG	-	-	-	147
	-	-	588	147
Options exercées	-	5	-	-
Dividendes				
Actions ordinaires	-	-	(177)	-
Actions privilégiées	-	-	(29)	-
Distribution du capital	-	-	-	-
Actions distribuées - Régimes d'UAR	-	14	-	-
Charge à base d'actions	-	-	-	-
Achat de participations ne donnant pas le contrôle	-	-	(3)	-
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>347 \$</b>	<b>1 342 \$</b>	<b>2 652 \$</b>	<b>(3 086) \$</b>

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

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

Surplus d'apport	Cumul des AERG		ECC	Total	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie				
131 \$	10 \$	(218) \$	136 \$	1 454 \$	67 \$	1 521 \$
-	-	-	-	837	-	837
-	17	(98)	(36)	(1 372)	(4)	(1 376)
-	17	(98)	(36)	(535)	(4)	(539)
(1)	-	-	-	8	-	8
-	-	-	-	(14)	-	(14)
-	-	-	-	(179)	-	(179)
-	-	-	-	(25)	-	(25)
(50)	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	(58)	-	(58)
38	-	-	-	38	-	38
-	-	-	-	(50)	(31)	(81)
118 \$	27 \$	(316) \$	100 \$	639 \$	32 \$	671 \$
-	-	-	-	588	10	598
-	(17)	119	54	303	3	306
-	(17)	119	54	891	13	904
(2)	-	-	-	3	-	3
-	-	-	-	(177)	-	(177)
-	-	-	-	(29)	-	(29)
-	-	-	-	-	(2)	(2)
(14)	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	7	-	7
-	-	-	-	(3)	3	-
109 \$	10 \$	(197) \$	154 \$	1 331 \$	46 \$	1 377 \$

# NOTES

## AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

### 1

#### MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les états financiers consolidés incluent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales («la Société»). La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs distincts, soit l'aéronautique (BA) et le transport sur rail (BT). Les principales activités de la Société sont décrites à la Note 5 – Information sectorielle.

En date du 31 décembre 2011, la Société a changé sa date de fin d'exercice du 31 janvier au 31 décembre. Avant le changement de la date de fin d'exercice, la Société consolidait les activités de BT sur la base de l'année civile, avec un décalage d'un mois sur le reste de ses activités. Par conséquent, la période correspondante close le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

Les montants présentés dans les états financiers pour l'exercice 2011 ne sont pas entièrement comparables par suite de ce changement de date de fin d'exercice.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2012 et 2011 a été autorisée par le conseil d'administration le 20 février 2013.

#### DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

### 2

#### SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

#### RÈGLES DE CONSOLIDATION

**Filiales** – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités à vocation spéciale («ad hoc») lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle les contrôle. Il y a contrôle lorsque la Société détient le pouvoir, directement ou indirectement, de diriger les politiques financières et opérationnelles de l'entité de sorte que la Société en tire des avantages, qu'elle détienne des actions ou non.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus représentent plus de 10% du total des revenus de leur secteur respectif, sont les suivantes:

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	R.-U.
Bombardier Aerospace Corporation	É.-U.
Learjet Inc.	É.-U.

Les revenus de ces filiales combinés à ceux de Bombardier Inc. ont totalisé 65% des revenus consolidés de l'exercice 2012 (67% pour l'exercice 2011).

**Coentreprises** – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint, établi par entente contractuelle et nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle aux fins de la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la consolidation proportionnelle.

## 2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

**Entreprises associées** – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

### CONVERSION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, principalement le dollar américain pour BA, l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour BT.

**Transactions en monnaie étrangère** – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

**Établissements à l'étranger** – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de l'exercice. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux		Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011	2012 2011
Euro	1,3194	1,2939	1,3715	1,2860 1,3978
Dollar canadien	1,0043	0,9791	0,9978	1,0008 1,0124
Livre sterling	1,6167	1,5490	1,6040	1,5854 1,6068

### COMPTABILISATION DES REVENUS

**Contrats à long terme** – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants), et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Les revenus estimatifs comprennent les revenus liés aux modifications de commandes et aux réclamations, lorsqu'il est probable qu'elles se traduiront par des revenus additionnels, et que le montant peut faire l'objet d'une estimation fiable. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans le coût des ventes dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est déterminée.

Si un contrat couvre un certain nombre de produits, la construction de chaque produit est traitée comme un contrat distinct lorsque 1) des soumissions distinctes ont été présentées pour chaque produit, 2) chaque produit a fait l'objet de négociations distinctes, et 3) les coûts et les revenus de chaque produit peuvent être identifiés. Un groupe de contrats, qu'il vise un seul client ou plusieurs clients, est traité comme un seul contrat lorsque 1) le groupe de contrats est négocié comme un tout, 2) les contrats sont liés si intimement qu'ils font, en fait, partie d'un seul projet avec une marge bénéficiaire globale, et 3) les contrats sont effectués simultanément ou dans une séquence continue.

**Programmes aéronautiques** – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont comptabilisés lorsque l'avion a été livré, les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

**Composantes multiples** – Les ventes de produits et services comportent parfois plusieurs composantes. Dans ces circonstances, la Société détermine si le contrat ou l'arrangement contient plus d'une unité de comptabilisation. Si certains critères sont satisfaits, notamment si l'élément livré constitue pour le client une valeur en lui-même, les critères de comptabilisation sont appliqués séparément à chacun des éléments identifiables d'une même transaction afin de refléter la substance de la transaction. À l'inverse, les critères de comptabilisation peuvent être appliqués à deux ou plusieurs transactions regroupées lorsque l'incidence commerciale ne peut être comprise sans faire



## 2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

référence à l'ensemble des transactions considérées comme un tout. Les revenus sont alloués à chaque élément d'après leur juste valeur relative.

La vente de parts d'avions est considérée conjointement avec le contrat de service connexe aux fins de la comptabilisation des revenus. Par conséquent, les revenus provenant de cette vente sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle les services connexes sont rendus au client, soit habituellement cinq ans. Au moment de la vente, le produit de la vente est inscrit dans les autres passifs à titre de revenus différés – programme de multipropriété *Flexjet*. La valeur comptable de l'avion connexe est transférée dans les autres actifs à titre de frais différés – programme de multipropriété *Flexjet* et est imputée au coût des ventes pendant la même période.

**Autres** – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés lorsque les produits ont été livrés, que les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, que le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et que le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré.

### AIDE ET AVANCES GOUVERNEMENTALES REMBOURSABLES

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé.

### IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

### RÉSULTAT PAR ACTION

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.

### INSTRUMENTS FINANCIERS

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les titres déposés en garantie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les honoraires de gestion, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme DFT, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers DAV, d) dans les prêts et créances ou e) dans les passifs financiers autres que DFT. La direction détermine leur classement au moment de la comptabilisation initiale d'après les fins auxquelles ils ont été acquis. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme DAV ou DFT, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

#### a) Instruments financiers classés comme DFT

**Trésorerie et équivalents de trésorerie** – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

## 2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

**Instruments financiers dérivés** – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt, de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et de garanties de taux plafond. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme DFT, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent des engagements de taux de financement, des options de rachat sur titres de dette à long terme et des instruments de change. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des engagements de taux de financement liés à la vente de produits est comptabilisée comme charge différée dans les autres actifs. La charge différée est comptabilisée comme un ajustement du prix de vente des produits connexes. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

### b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un des critères suivants: i) l'instrument financier comprend un ou plusieurs instruments financiers dérivés incorporés qui, autrement, seraient comptabilisés séparément, ii) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou iii) l'actif financier et le passif financier font partie d'un groupe d'actifs financiers, de passifs financiers ou les deux qui est géré et dont la performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net les titres déposés en garantie, certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, certains placements dans des structures de financement, les honoraires de gestion, les engagements de reprise et les incitatifs à la location, qui sont tous désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net d'après le critère iii) précité.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

### c) Actifs financiers DAV

Les placements dans des titres sont habituellement classés comme DAV. Ils sont comptabilisés à la juste valeur si celle-ci peut être évaluée de façon fiable, et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, sauf les gains et les pertes de change sur les placements monétaires, comme des placements à revenu fixe qui sont comptabilisés en résultat. Les instruments de capitaux propres qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif et dont la juste valeur ne peut être évaluée de manière fiable sont comptabilisés au coût.

Lorsqu'une diminution de la juste valeur d'un actif financier DAV a été comptabilisée dans les AERG et qu'il existe une indication objective de la dépréciation de cet actif, la perte cumulée égale à la différence entre le coût d'acquisition du placement et sa juste valeur actuelle, diminuée de toute perte de valeur sur cet actif financier préalablement comptabilisée en résultat net, est reclassée du cumul des AERG en résultat net. Les pertes de valeur comptabilisées en résultat net à l'égard des instruments financiers classés comme DAV peuvent être reprises, sauf dans le cas des placements en instruments de capitaux propres.

### d) Prêts et créances

Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée ainsi que certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, certains placements dans des structures de financement et d'autres actifs financiers sont classés comme prêts et créances. Les actifs financiers classés comme prêts et créances sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur.

Les créances clients ainsi que les prêts et créances liées à des contrats de location d'avions classés comme prêts et créances font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classés comme ayant subi une moins-value s'il existe des indications objectives d'une perte de valeur. Le montant de la perte est égal à la différence entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif initial. Si le montant de la perte de valeur diminue au cours d'une période ultérieure et si cette diminution peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation, la perte de valeur comptabilisée précédemment est reprise.

### e) Passifs financiers autres que DFT

Les fournisseurs et autres créateurs, la dette à long terme, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et certains autres passifs financiers sont classés comme passifs financiers autres que DFT et sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

## COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

**Couvertures de juste valeur** – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

**Couvertures de flux de trésorerie** – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

**Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger** – La Société désigne généralement certains swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

## CONTRATS DE LOCATION

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

**Lorsque la Société est le locataire** – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

**Lorsque la Société est le locateur** – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location d'avions. Les revenus d'intérêt sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

## ÉVALUATION DES STOCKS

**Contrats à long terme** – Les stocks de contrats à long terme comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, de même que les marges estimatives connexes. Les avances et les facturations progressives reçues relatives au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme sont

## 2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

déduites des stocks de contrats à long terme connexes. Les avances et les facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme connexes sont présentées à titre de passif.

**Programmes aéronautiques et produits finis** – Les stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques et de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

**Dépréciation de stocks** – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

### AVANTAGES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME

**Avantages de retraite** – Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies. Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net au moment où elles sont exigibles.

Les régimes à prestations définies sont comptabilisés comme suit:

- Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction du taux de rendement à long terme des actifs des régimes, de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie et du coût des soins de santé.
- L'obligation au titre des prestations définies est déterminée en fonction des versements de prestations futures prévus actualisés selon les taux d'intérêt du marché à la fin de l'exercice de présentation de l'information.
- Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la fin de la période de présentation de l'information, qui est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur des actifs des régimes qui sont comptabilisés est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit le total du coût des services passés non comptabilisés et de la valeur actuelle des avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement par le régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime (le «test de plafonnement de la valeur de l'actif»).
- Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime.
- Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel.
- Les écarts actuariels (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'effet du plafonnement des actifs et du passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net.
- Le coût (les crédits) des services passés est comptabilisé sur une base linéaire au cours de la période moyenne d'acquisition des droits. Le coût (les crédits) des services passés à l'égard des prestations dont les droits sont déjà acquis sont immédiatement passés en charges.

Le rendement prévu des actifs des régimes et la désactualisation de l'obligation des avantages de retraite sont inclus respectivement dans les revenus de financement et les charges de financement. Les autres composantes du coût des prestations sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des prestations comptabilisé est réparti entre les coûts fonctionnels, d'après la fonction de l'employé qui cumule les prestations.

Dans le cas des régimes à prestations capitalisés, la juste valeur des actifs des régimes est contrebalancée par l'obligation au titre des prestations. Le montant net, déterminé pour chaque régime après ajustement pour tenir compte des effets des coûts (des crédits) des services passés non comptabilisés et de tout plafonnement des actifs, est inclus dans le passif lié aux avantages de retraite ou l'actif lié aux avantages de retraite. Dans le cas des régimes à prestations non capitalisés, l'obligation au titre des prestations, après ajustement pour tenir compte des effets des coûts (des crédits) des services passés non comptabilisés, est incluse dans le passif lié aux avantages de retraite.

**Autres avantages à long terme** – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que l'ensemble des écarts actuariels et du coût des services passés sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

**IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite dépréciées séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes:

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont passés en charges en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

**IMMOBILISATIONS INCORPORELLES**

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (essentiellement les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle la production sous-jacente découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit:

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits <sup>1</sup>
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire et unités de production	De 3 à 5 ans et nombre prévu d'avions qui seront produits

<sup>1</sup> Au 31 décembre 2012, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques, outre l'outillage des programmes aéronautiques en développement, devrait être produit sur les huit prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements est comptabilisée dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction des actifs sous-jacents.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

**COÛTS D'EMPRUNT**

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

## 2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

### DÉPRÉCIATION D'IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée.

Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société de la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de trois ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles et corporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des revenus, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

### PROVISIONS

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

**Garanties de produits** – Une provision pour le coût des garanties est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

**Garanties de crédit et de valeur résiduelle** – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle fournissent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

**Provisions pour restructuration** – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

**Contrats déficitaires** – Pour les contrats autres que les contrats à long terme, s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement.



## 2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

Les coûts inévitables comprennent les dépassements de coûts anticipés ainsi que les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques. Les coûts engagés pour mettre sur pied un processus de fabrication efficace au tout début d'un programme d'avions ne sont pas considérés comme des coûts inévitables liés à un contrat spécifique. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

**Prestations de cessation d'emploi** – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels. Les prestations de cessation d'emploi sont incluses dans les provisions.

**Dépenses environnementales** – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

## PAIEMENTS FONDÉS SUR DES ACTIONS

**Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres** – Les paiements fondés sur des actions réglées en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR et aux UAD est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR et les UAD dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, modifié pour intégrer les prix cibles liés au régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement pour les options attribuées avant le 1<sup>er</sup> juin 2009. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR et d'UAD pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

**Régime d'achat d'actions à l'intention des employés** – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

# 3

## MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

### INSTRUMENTS FINANCIERS

En octobre 2010, l'IASB a publié l'IFRS 9, *Instruments financiers*, qui est la première partie d'un projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. La première partie couvre uniquement le classement et l'évaluation des actifs et des passifs financiers. Les deux autres parties couvrant la dépréciation des actifs financiers et la comptabilité de couverture sont encore en cours d'élaboration. À l'heure actuelle, l'IASB envisage également d'apporter certaines modifications à la première partie de l'IFRS 9, *Instruments financiers*.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, la première partie de l'IFRS 9 a recours à une approche unique 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 des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. La majorité 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, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité doit être présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat. L'IFRS 9 sera en vigueur pour les exercices de la Société ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, et l'application anticipée est permise. La Société n'a pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur ses états financiers consolidés.

### CONSOLIDATION

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 10, *États financiers consolidés*, qui remplace la SIC-12, *Consolidation – Entités ad hoc*, et certaines parties de l'IAS 27, *États financiers consolidés et individuels*, se rapportant à la préparation et à la présentation des états financiers consolidés. La nouvelle norme reprend les principes existants d'identification du concept de contrôle comme le facteur qui permet de déterminer si une entité doit être incluse dans les états financiers consolidés d'une société. La norme fournit des directives additionnelles pour aider à la détermination du contrôle lorsque ce dernier est difficile à évaluer. L'IFRS 10 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour la Société. L'adoption de cette norme n'a aucune incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

### 3 MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

#### PARTENARIATS

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 11, *Partenariats*, qui remplace l'IAS 31, *Participation dans des coentreprises*, et la SIC-13, *Entités contrôlées conjointement – Apports non monétaires par des coentrepreneurs*. L'IFRS 11 porte surtout sur les droits et les obligations inhérents à un partenariat, plutôt que sur la forme légale, comme c'est actuellement le cas pour l'IAS 31. L'IFRS 11 classe les partenariats selon deux types : les coentreprises et les entreprises communes. Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur l'actif net, tandis qu'une entreprise commune est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur les actifs, et des obligations au titre des passifs. La norme élimine les choix en matière de présentation de l'information sur les partenariats en exigeant le recours à la méthode de la mise en équivalence pour la comptabilisation des intérêts dans des coentreprises, et en exigeant que les coparticipants comptabilisent les actifs et les passifs relatifs à leurs intérêts dans les entreprises communes. L'IFRS 11 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour la Société.

La Société a terminé son évaluation de l'incidence de l'adoption de cette norme et une partie importante de ses placements dans les partenariats répond à la définition d'une coentreprise, actuellement comptabilisée selon la méthode de la consolidation proportionnelle. Ces placements seront comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence en vertu de l'IFRS 11. Selon cette méthode, la quote-part de la Société de l'actif net, du résultat net et des AERG des coentreprises sera présentée sur une ligne, respectivement dans l'état de la situation financière consolidé, l'état du résultat consolidé et l'état du résultat global consolidé. En outre, l'état des flux de trésorerie consolidé établi selon la méthode de la mise en équivalence inclura les flux de trésorerie entre la Société et ses coentreprises, et non la quote-part de la Société des flux de trésorerie des coentreprises.

L'incidence de l'adoption de l'IFRS 11, *Partenariats*, sur les états financiers consolidés de la Société est détaillée ci-après.

#### INFORMATIONS À FOURNIR SUR LES INTÉRÊTS DÉTENUS DANS D'AUTRES ENTITÉS

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités*. L'IFRS 12 est une nouvelle norme complète sur les exigences en matière d'informations à fournir sur toutes les formes d'intérêts détenus dans d'autres entités, y compris les filiales, les partenariats, les entreprises associées, les entités ad hoc et les autres entités hors bilan. La norme exige qu'une entité présente des informations sur la nature et les risques associés à ses intérêts détenus dans d'autres entités et les effets de ces intérêts sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie. L'IFRS 12 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour la Société. La Société réunit les informations à fournir dans ses états financiers consolidés annuels pour l'exercice 2013.

#### ÉVALUATION DE LA JUSTE VALEUR

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*. L'IFRS 13 améliore la cohérence et réduit la complexité en fournissant une définition précise de la juste valeur et une source unique qui s'applique à l'ensemble des IFRS pour l'évaluation de la juste valeur et les exigences en matière d'informations à fournir. L'IFRS 13 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour la Société. La Société évalue présentement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme.

#### PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 1, *Présentation des états financiers*. Le principal changement résultant des modifications apportées à l'IAS 1 est l'exigence de regrouper les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat. Les modifications ont également repris les exigences existantes voulant que les AERG et le résultat net soient présentés soit dans un seul état, soit dans deux états consécutifs. Les modifications apportées à l'IAS 1 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour la Société. La présentation des états financiers consolidés de la Société n'est pas touchée par ces modifications parce que les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat sont déjà présentés séparément.

#### AVANTAGES DU PERSONNEL

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Entre autres changements, les modifications exigent que les entités calculent la composante coût de financement des régimes à prestations définies en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux obligations nettes au titre des avantages postérieurs à l'emploi (habituellement, la valeur actuelle des obligations au titre des prestations définies moins la juste valeur des actifs des régimes). Selon la norme IAS 19 actuelle, *Avantages du personnel*, les revenus d'intérêt sont présentés séparément des charges d'intérêt et sont calculés sur la base du rendement prévu des actifs des régimes. En outre, les modifications de l'IAS 19 améliorent les exigences quant aux informations à fournir pour les régimes à prestations définies, prévoyant des informations additionnelles sur les caractéristiques des régimes à prestations définies et les risques auxquels les entités sont exposées par suite de leur participation à ces régimes. Les modifications apportées à l'IAS 19 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour la Société.

#### INCIDENCE DE L'ADOPTION DES NORMES SUSMENTIONNÉES LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2013

Les tableaux ci-après résument les retraitements rétroactifs apportés par la Société à ses états financiers consolidés résultant de l'adoption de l'IAS 19 modifiée, *Avantages du personnel*, et de l'IFRS 11, *Partenariats*.

### 3 MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

Les incidences sur les états des résultats consolidés se présentent comme suit pour l'exercice:

2012				
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
Revenus	16 768 \$	(354) \$	- \$	16 414 \$
Coût des ventes	14 269	(230)	14	14 053
<b>Marge brute</b>	2 499	(124)	(14)	2 361
Charges de vente et d'administration	1 443	(8)	7	1 442
R et D	299	-	-	299
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(45)	(108)	-	(153)
Autres revenus	(33)	-	-	(33)
Éléments spéciaux	140	-	-	140
<b>RAII</b>	695	(8)	(21)	666
Charges de financement	596	-	(301)	295
Revenus de financement	(599)	12	427	(160)
<b>RAI</b>	698	(20)	(147)	531
Impôts sur le résultat	100	(20)	(16)	64
<b>Résultat net</b>	598 \$	- \$	(131) \$	467 \$
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	0,32 \$			0,25 \$

Les retraitements des partenariats ont trait essentiellement à l'exigence susmentionnée de comptabiliser les investissements dans les coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence en vertu de l'IFRS 11 plutôt que selon la méthode de la consolidation proportionnelle.

Les retraitements des avantages du personnel ont trait essentiellement à l'exigence susmentionnée de calculer les charges et les revenus de financement au montant net en utilisant le taux d'actualisation de l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

Les incidences sur les états de la situation financière consolidés se présentent comme suit aux:

31 décembre 2012				
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 896 \$	(339) \$	- \$	2 557 \$
Autres actifs courants	10 380	(406)	-	9 974
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	66	245		311
Autres actifs non courants	12 448	(134)	-	12 314
	25 790 \$	(634) \$	- \$	25 156 \$
<b>Passifs</b>				
Passifs courants	12 374 \$	(636) \$	- \$	11 738 \$
Avantages de retraite	2 997	-	2	2 999
Autres passifs non courants	9 042	-	-	9 042
	24 413	(636)	2	23 779
<b>Capitaux propres</b>	1 377	2	(2)	1 377
	25 790 \$	(634) \$	- \$	25 156 \$

## 3 MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

31 décembre 2011				
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 372 \$	(480) \$	- \$	2 892 \$
Autres actifs courants	9 891	(163)	-	9 728
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	37	238	-	275
Autres actifs non courants	10 564	(129)	-	10 435
	23 864 \$	(534) \$	- \$	23 330 \$
<b>Passifs</b>				
Passifs courants	11 955 \$	(538) \$	- \$	11 417 \$
Avantages de retraite	3 226	-	5	3 231
Autres passifs non courants	8 012	-	-	8 012
	23 193	(538)	5	22 660
<b>Capitaux propres</b>	671	4	(5)	670
	23 864 \$	(534) \$	- \$	23 330 \$

Les incidences sur les capitaux propres consolidés se présentent comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Capitaux propres comme présentés</b>	<b>1 377 \$</b>	671 \$
Retraitements des chiffres des périodes précédentes	(1)	(31)
Résultat net		
Avantages du personnel	(131)	(57)
AERG		
Avantages du personnel	132	87
<b>Capitaux propres comme retraités</b>	<b>1 377 \$</b>	670 \$

Les retraitements des avantages du personnel dans les états de la situation financière consolidés de la Société ne sont pas importants, puisque l'incidence cumulative de la comptabilisation de charges de financement nettes plus élevées selon la norme modifiée est en grande partie contrebalancée par la reprise des pertes actuarielles cumulées des actifs des régimes qui ont été comptabilisées antérieurement dans les AERG.

Les incidences sur les états des flux de trésorerie consolidés se présentent comme suit pour l'exercice:

2012				
	Comme présentés	Retraitements		Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 348 \$	90 \$	- \$	1 438 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 950)	51	-	(1 899)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	77	4	-	81
Incidence des taux de change	49	(4)	-	45
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(476)	141	-	(335)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	3 372	(480)	-	2 892
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	2 896 \$	(339) \$	- \$	2 557 \$

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations sont faites; et
- si des estimations ou des jugements différents qui auraient une incidence notable sur les états financiers consolidés pourraient raisonnablement avoir été utilisés.

Les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, la direction utilise l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces questions. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels pourraient différer des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de trois ans et représentent des informations fondamentales, utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique selon un processus en vertu duquel un budget détaillé d'un an et un plan stratégique biennal sont préparés par chaque division puis consolidés au niveau du secteur et à celui de la Société. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur les contrats et les commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour dériver les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel amènent à évaluer si certaines estimations utilisées pour préparer les informations financières doivent être révisées.

Les éléments qui suivent nécessitent les estimations et jugements les plus cruciaux de la direction. Les analyses de sensibilité incluses dans la présente section devraient être utilisées avec prudence, étant donné que les variations sont hypothétiques et que l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

**CONTRATS À LONG TERME** – BT exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats à long terme et BA conclut des contrats de service d'entretien à long terme avec des clients. Les revenus et les marges sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations à long terme du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements de commandes, des réclamations, des pénalités et des modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. La direction exerce son jugement pour déterminer s'il est probable que les revenus additionnels liés aux modifications de commandes et aux réclamations seront réalisés, et ces montants, s'il est probable qu'ils seront réalisés, sont inclus dans les revenus estimatifs à l'achèvement.

Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux et de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification et des retards de livraison potentiels. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité que la Société engage des coûts additionnels par suite de retards ou verse d'autres pénalités, et ces coûts, s'ils sont probables, sont aussi inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'achèvement des contrats. La direction procède à des examens trimestriels des coûts et des revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. L'incidence de toute révision peut être importante et est comptabilisée au moyen d'un ajustement cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

#### *Analyse de sensibilité*

Une hausse de 1% des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats de production en cours comptabilisés suivant la méthode de l'avancement des travaux aurait fait diminuer les marges brutes de BT d'environ 75 millions \$ pour l'exercice 2012.

**OUTILLAGE DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES** – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé dans le test de dépréciation exigent des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés dans le cadre de chaque programme. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. La direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et attribuer l'outillage des programmes aéronautiques aux UGT par gamme d'avions. La valeur recouvrable d'un groupe d'actifs est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. D'autres estimations clés utilisées pour établir le montant recouvrable comprennent le taux d'actualisation et les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle des programmes tels qu'ils ont été établis dans le budget et le plan stratégique de chaque gamme d'avions.

## 4 UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS (SUITE)

### *Analyse de sensibilité*

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas changé :

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation n'aurait pas entraîné la comptabilisation d'une dépréciation au cours de l'exercice 2012.

Une baisse de 10% des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant de tous les programmes, répartis équitablement sur les périodes futures n'aurait pas entraîné la comptabilisation d'une dépréciation au cours de l'exercice 2012.

**GOODWILL** – La valeur recouvrable du secteur opérationnel BT, le groupe d'UGT auquel le goodwill est attribué, est fondée sur la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012, la Société a effectué un test de dépréciation et n'a relevé aucune dépréciation. La valeur recouvrable a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs sont fondés sur le budget et le plan stratégique pour les trois premières années et un taux constant de croissance de 1% est appliqué pour établir les flux de trésorerie estimatifs suivant la période initiale de trois ans. Aux fins de ce test, la direction a utilisé une période de 15 ans pour projeter les flux de trésorerie futurs.

Le taux d'actualisation après impôts constitue lui aussi une estimation clé dans le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés et est fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable au cours de l'exercice 2012 s'établissait à 6,8%. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de dépréciation au cours de l'exercice 2012.

**ÉVALUATION DES ACTIFS D'IMPÔT DIFFÉRÉ** – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque juridiction fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies fiscales.

**GARANTIES DE CRÉDIT ET DE VALEUR RÉSIDUELLE** – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer les montants prévus à payer en vertu des garanties de crédit et de valeur résiduelle. La valeur est calculée à l'aide d'estimations sur la juste valeur des avions, des hypothèses de marché actuelles à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de probabilités de défaillance obtenues des agences de notation et de la probabilité que la garantie de la valeur résiduelle sera exercée à l'échéance de l'arrangement de financement. La juste valeur des avions est estimée à l'aide de courbes de valeur résiduelle d'avions ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour déterminer le risque de crédit des clients lorsqu'il n'existe aucune cote de crédit publiée à leur égard. Les estimations sont révisées tous les trimestres. Les principaux risques de la Société liés à la variation de la valeur des garanties de crédit et de valeur résiduelle ont trait aux courbes de valeur résiduelle de l'avion sous-jacent et aux taux d'intérêt.

### *Analyse de sensibilité*

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas changé.

En supposant une diminution de 1% des courbes de valeur résiduelle de tous les avions au 31 décembre 2012, le RAI pour l'exercice 2012 aurait subi une incidence négative de 12 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2012, le RAI aurait subi une incidence négative de 13 millions \$ pour l'exercice 2012, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2012, le RAI pour l'exercice 2012 aurait subi une incidence positive de 19 millions \$.

**AVANTAGES DE RETRAITE** – Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et des autres avantages postérieurs à l'emploi repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, des prévisions à long terme portant sur les taux de rendement des actifs des régimes, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les taux d'actualisation sont révisés tous les trimestres. Puisque la plupart des autres hypothèses et estimations sont de nature à long terme, la direction évalue les événements et circonstances qui pourraient nécessiter un changement dans les autres hypothèses ou estimations tous les trimestres.

Les taux d'actualisation représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Étant donné que le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, ainsi que les définissent les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen terme et à long terme, nous avons établi les taux d'actualisation pour nos régimes de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi au Canada en construisant une courbe de rendement pour la section moyen et long terme de la courbe à partir de points limités d'observation pour les obligations de sociétés cotées AA. Par conséquent, au 31 décembre 2012, les taux d'actualisation étaient fondés sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans et sur les taux provenant de la courbe de rendement extrapolée pour les années ultérieures, calculés en ajoutant un écart moyen aux rendements des obligations provinciales à trois fourchettes d'échéance. La courbe extrapolée au 31 décembre 2011 a été construite en estimant les écarts de crédit pour les obligations cotées AA à chaque point d'échéance sur la courbe d'après les rendements des obligations de sociétés cotées A et AAA.



#### 4 UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS (SUITE)

Les taux de rendement à long terme prévus des actifs des régimes sont déterminés d'après les rendements historiques, les estimations futures des rendements des placements à long terme et la répartition cible de l'actif. Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans la conjoncture économique actuelle. Voir la Note 21 – Avantages de retraite, pour plus de renseignements à l'égard des hypothèses utilisées et de la sensibilité à des changements d'hypothèses actuarielles cruciales.

## 5 INFORMATION SECTORIELLE

La Société compte deux secteurs isolables : BA et BT. Chaque secteur isolable offre des produits et services différents et exige des technologies et stratégies de marketing différentes.

BA	BT
BA est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs. Le portefeuille d'avions de BA comprend une gamme complète d'avions d'affaires, d'avions commerciaux, y compris des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux et biréacteurs de grande ligne à couloir unique, de même que des avions spécialisés et des avions amphibies. BA offre également des services sur le marché de l'après-vente ainsi que des programmes de multipropriété <i>Flexjet</i> et des programmes donnant droit à des heures de vol.	BT est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail, et il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisés. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire.

L'information sectorielle est préparée selon les méthodes comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAI et le RAI avant éléments spéciaux. Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations ont été comme suit pour les exercices :

	2012			2011 <sup>1</sup>		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus	8 628 \$	8 140 \$	16 768 \$	8 594 \$	9 753 \$	18 347 \$
Coût des ventes	7 418	6 851	14 269	7 355	8 089	15 444
<b>Marge brute</b>	<b>1 210</b>	<b>1 289</b>	<b>2 499</b>	1 239	1 664	2 903
Charges de vente et d'administration	699	744	1 443	621	818	1 439
R et D	155	144	299	122	149	271
Quote-part des résultats de participations dans des entreprises associées	–	(45)	(45)	–	(4)	(4)
Autres revenus	(26)	(7)	(33)	(6)	1	(5)
<b>RAI avant éléments spéciaux</b>	<b>382</b>	<b>453</b>	<b>835</b>	502	700	1 202
Éléments spéciaux <sup>2</sup>	(23)	163	140	–	–	–
<b>RAI</b>	<b>405 \$</b>	<b>290 \$</b>	<b>695</b>	502 \$	700 \$	1 202
Charges de financement			596			681
Revenus de financement			(599)			(519)
<b>RAI</b>			<b>698</b>			1 040
Impôts sur le résultat			100			203
<b>Résultat net</b>			<b>598 \$</b>			837 \$
<b>Autres informations</b>						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>3</sup>	1 971 \$	118 \$	2 089 \$	1 320 \$	155 \$	1 475 \$
Amortissement	242 \$	129 \$	371 \$	195 \$	138 \$	333 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles	– \$	9 \$	9 \$	– \$	– \$	– \$

<sup>1</sup> L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

<sup>2</sup> Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

<sup>3</sup> D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

## 5 INFORMATION SECTORIELLE (SUITE)

La direction évalue le capital utilisé à l'aide de l'actif sectoriel net. Le rapprochement du total des actifs et des passifs au total des actifs et des passifs sectoriels se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
<b>Actifs</b>			
Total des actifs	<b>25 790 \$</b>	23 864 \$	24 092 \$
Actifs non alloués aux secteurs:			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>2 896</b>	3 372	4 195
Titres déposés en garantie	<b>-</b>	-	676
Impôts sur le résultat différés	<b>1 452</b>	1 506	1 294
<b>Actifs sectoriels</b>	<b>21 442</b>	18 986	17 927
<b>Passifs</b>			
Total des passifs	<b>24 413</b>	23 193	22 571
Passifs non alloués aux secteurs:			
Intérêts à payer <sup>1</sup>	<b>66</b>	59	89
Impôts sur le résultat à payer <sup>2</sup>	<b>116</b>	104	93
Dette à long terme <sup>3</sup>	<b>5 405</b>	4 941	4 662
Impôts sur le résultat différés <sup>2</sup>	<b>46</b>	67	53
<b>Passifs sectoriels</b>	<b>18 780 \$</b>	18 022 \$	17 674 \$
<b>Actifs nets sectoriels</b>			
BA	<b>2 730 \$</b>	1 010 \$	1 171 \$
BT	<b>(68) \$</b>	(46) \$	(918) \$

1 Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

2 Inclus dans les autres passifs.

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

Les revenus de la Société par segments de marché ont été comme suit pour les exercices:

	2012	2011 <sup>1</sup>
<b>BA</b>		
Fabrication		
Avions d'affaires	<b>4 590 \$</b>	4 262 \$
Avions commerciaux	<b>1 115</b>	1 721
Autres	<b>521</b>	507
Total Fabrication	<b>6 226</b>	6 490
Services <sup>2</sup>	<b>1 718</b>	1 522
Autres <sup>3</sup>	<b>684</b>	582
	<b>8 628</b>	8 594
<b>BT</b>		
Matériel roulant <sup>4</sup>	<b>5 384</b>	6 855
Services <sup>5</sup>	<b>1 478</b>	1 409
Systèmes et signalisation <sup>6</sup>	<b>1 278</b>	1 489
	<b>8 140</b>	9 753
	<b>16 768 \$</b>	18 347 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Comprennent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service des programmes de multipropriété *Flexjet* et des programmes donnant droit à des heures de vol, aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale), aux solutions d'avions spécialisés et à la formation à l'aviation militaire.

3 Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.

4 Constitué des revenus des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse ou à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, ainsi que des bogies.

5 Constitués des revenus tirés de l'entretien de parcs, de la remise à neuf et de la révision ainsi que des solutions en matériaux.

6 Constitués des revenus tirés des systèmes de transport en commun et aéroportuaires, des systèmes de grandes lignes, des systèmes d'exploitation et d'entretien, ainsi que des solutions de mobilité électrique, de signalisation des systèmes de transport en commun et de signalisation des grandes lignes. Compte non tenu de la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par nos autres divisions.

## 5 INFORMATION SECTORIELLE (SUITE)

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles, attribués aux pays, se présentent comme suit:

	Revenus pour les exercices <sup>1</sup>		Immobilisations corporelles et incorporelles aux <sup>2</sup>		
	2012	2011 <sup>3</sup>	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
<b>Amérique du Nord</b>					
États-Unis	5 011 \$	4 330 \$	1 517 \$	1 150 \$	689 \$
Canada	1 130	1 289	3 565	2 595	2 087
Mexique	124	58	106	39	35
	6 265	5 677	5 188	3 784	2 811
<b>Europe</b>					
Allemagne	1 716	1 835	1 214	1 211	1 296
Royaume-Uni	1 472	1 813	1 501	1 136	976
France	897	1 289	52	54	84
Autres	2 779	3 245	1 184	1 141	1 196
	6 864	8 182	3 951	3 542	3 552
<b>Asie-Pacifique</b>					
Chine	761	1 150	104	96	73
Inde	345	425	34	40	54
Autres	1 024	1 151	24	17	13
	2 130	2 726	162	153	140
<b>Autres</b>					
Russie	270	218	1	1	-
Autres	1 239	1 544	33	32	64
	1 509	1 762	34	33	64
	16 768 \$	18 347 \$	9 335 \$	7 512 \$	6 567 \$

1 Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

2 Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe.

3 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

## 6

## RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les charges de R et D, nettes de l'aide gouvernementale, ont été comme suit pour les exercices:

	2012	2011 <sup>1</sup>
Coûts de R et D	1 901 \$	1 351 \$
Moins: dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(1 728)	(1 171)
	173	180
Plus: amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	126	91
	299 \$	271 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

## 7

## AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit pour les exercices :

	2012	2011 <sup>1</sup>
Modifications des estimations et de la juste valeur <sup>2</sup>	(23) \$	(10) \$
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(6)	(3)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) <sup>3</sup>	-	7
Autres	(4)	1
	(33) \$	(5) \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 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.

3 Exclut ceux présentés dans les éléments spéciaux.

## 8

## ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflétaient pas, selon la direction, le rendement de base de la Société comme l'incidence des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et des reprises connexes, ainsi que d'autres éléments inhabituels.

Les éléments spéciaux ont été comme suit pour les exercices :

	2012	2011 <sup>1</sup>
Frais de restructuration de BT <sup>2</sup>	119 \$	- \$
Gain sur résolution d'un litige <sup>3</sup>	(40)	-
Perte liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.	19	-
Perte sur la couverture de change <sup>4</sup>	25	-
	123 \$	- \$
Présenté dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	140 \$	- \$
Revenus de financement - Intérêts relatifs à la résolution d'un litige	(17)	-
	123 \$	- \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Comprend 9 millions \$ de charges de dépréciation d'immobilisations corporelles.

3 Représente un gain de 40 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada), dont 17 millions \$ représentent la tranche intérêts du gain.

4 A trait à un changement de devise pour un contrat important.

Au cours du quatrième trimestre, BT a annoncé des mesures pour améliorer sa compétitivité et sa structure de coûts. Ces mesures comprennent la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et la réduction des effectifs directs et indirects à l'échelle mondiale d'environ 1200 employés, dont ceux de Aachen. Une charge de restructuration de 119 millions \$ liée à ces mesures planifiées a été comptabilisée au cours de l'exercice 2012.

## 9

## CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

Les charges de financement et les revenus de financement ont été comme suit pour les exercices :

	2012	2011 <sup>1</sup>
<b>Charges de financement</b>		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite	441 \$	418 \$
Désactualisation des autres passifs financiers	28	24
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	20	41
Variation des taux d'actualisation des provisions	5	36
Désactualisation des provisions	2	18
Autres	27	22
	523	559
Charges d'intérêt sur la dette à long terme - compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	73	122
	596 \$ <sup>2</sup>	681 \$ <sup>2</sup>
<b>Revenus de financement</b>		
Rendement prévu des actifs des régimes de retraite	(427) \$	(418) \$
Gain net sur certains instruments financiers <sup>3</sup>	(47)	(19)
Intérêts relatifs à la résolution d'un litige <sup>4</sup>	(17)	-
Autres	(9)	(1)
	(500)	(438)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location - compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(37)	(33)
Revenu tiré des placements dans des titres <sup>5</sup>	(35)	(12)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(27)	(33)
Intérêts sur les titres déposés en garantie	-	(3)
	(599)\$ <sup>6</sup>	(519)\$ <sup>6</sup>

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Dont un montant de 116 millions \$ représente les charges d'intérêt calculées selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme autres que DFT pour l'exercice 2012 (157 millions \$ pour l'exercice 2011).

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

4 Représentent la tranche intérêts de 40 millions \$ d'un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada). La tranche restante du gain, soit 23 millions \$, a été comptabilisée dans les éléments spéciaux.

5 Inclut un gain de 22 millions \$ à la vente d'un placement dans une obligation à coupon zéro classé comme DAV, avant son échéance.

6 Dont un montant de 13 millions \$ représente les revenus d'intérêt calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme Prêts et créances pour l'exercice 2012 (13 millions \$ pour l'exercice 2011).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 178 millions \$ pour l'exercice 2012, selon un taux moyen de capitalisation de 5,65% (88 millions \$ selon un taux moyen de capitalisation de 5,35% pour l'exercice 2011). 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 des autres passifs financiers, le cas échéant).

## 10

## COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel<sup>1</sup> ont été comme suit pour les exercices :

	Notes	2012	2011 <sup>2</sup>
Salaires et autres avantages du personnel		5 527 \$	5 185 \$
Avantages de retraite <sup>3</sup>	21	391	250
Charge à base d'actions	28	7	38
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	7, 8	110	7
		6 035 \$	5 480 \$

1 Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts capitalisés comme partie du coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

2 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

3 Comprend les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

# 11 IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

## ANALYSE DE LA CHARGE D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La charge d'impôts sur le résultat se détaille comme suit pour les exercices :

	2012	2011 <sup>1</sup>
Impôts exigibles	127 \$	137 \$
Impôts sur le résultat différés	(27)	66
	100 \$	203 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établit comme suit pour les exercices :

	2012	2011 <sup>1</sup>
RAI	698 \$	1 040 \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,8 %	28,4 %
Charge d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	187	295
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(261)	(204)
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	131	98
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur et d'un changement de statut fiscal de certaines sociétés	15	11
Différences permanentes	(36)	(3)
Moins-value des actifs d'impôt différé	76	-
Écart des taux d'imposition des filiales étrangères et autres entités détenues	(21)	(1)
Autres	9	7
Charge d'impôts sur le résultat	100 \$	203 \$
Taux d'imposition effectif	14,3 %	19,5 %

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités. La baisse de ce taux est surtout imputable à la réduction du taux d'imposition fédéral applicable à la Société pour l'exercice 2012, lequel est passé de 16,5% à 15,0%.

La charge d'impôts sur le résultat différés se détaille comme suit pour les exercices :

	2012	2011 <sup>1</sup>
Établissement et reprise de différences temporaires	12 \$	161 \$
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(261)	(204)
Variation des économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	131	98
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur et d'un changement de statut fiscal de certaines sociétés	15	11
Moins-value des actifs d'impôt différé	76	-
	(27) \$	66 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.



## 11 IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT (SUITE)

### IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT DIFFÉRÉS

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société étaient comme suit aux:

	31 décembre 2012		31 décembre 2011		1 <sup>er</sup> février 2011	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales						
opérationnelles	<b>1 788 \$</b>	<b>- \$</b>	1 502 \$	- \$	1 261 \$	- \$
Avantages de retraite	<b>713</b>	-	894	-	523	-
Avances et facturations progressives en excédent						
des stocks des contrats à long terme et des						
avances sur programmes aéronautiques	<b>900</b>	-	847	-	412	-
Stocks	<b>288</b>	<b>(46)</b>	401	(67)	445	(53)
Provisions	<b>411</b>	-	463	-	461	-
Autres actifs financiers et autres actifs	<b>(174)</b>	-	(353)	-	(170)	-
Immobilisations corporelles	<b>(35)</b>	-	(11)	-	31	-
Autres passifs financiers et autres passifs	<b>77</b>	-	148	-	186	-
Immobilisations incorporelles	<b>(591)</b>	-	(372)	-	(145)	-
Autres	<b>169</b>	-	128	-	142	-
	<b>3 546</b>	<b>(46)</b>	3 647	(67)	3 146	(53)
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	<b>(2 094)</b>	-	(2 141)	-	(1 852)	-
	<b>1 452 \$</b>	<b>(46) \$</b>	1 506 \$	(67) \$	1 294 \$	(53) \$

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillent comme suit pour les exercices:

	2012	2011 <sup>1</sup>
Solde au début de l'exercice, montant net	<b>1 439 \$</b>	1 241 \$
En résultat net	<b>27</b>	(66)
En AERG		
Avantages de retraite	<b>(25)</b>	234
Couvertures de flux de trésorerie	<b>(64)</b>	54
Actifs financiers DAV	<b>6</b>	(4)
Autres <sup>2</sup>	<b>23</b>	(20)
Solde à la fin de l'exercice, montant net	<b>1 406 \$</b>	1 439 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Autres comprend surtout les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 7646 millions \$ au 31 décembre 2012, dont une tranche de 2087 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (7825 millions \$ au 31 décembre 2011, dont une tranche de 2208 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG et 6698 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011, dont une tranche de 1518 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 7184 millions \$ n'avait pas de date d'échéance au 31 décembre 2012 (7792 millions \$ au 31 décembre 2011 et 6670 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011), et une tranche d'environ 1566 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40% du revenu imposable (964 millions \$ au 31 décembre 2011 et 1167 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

De plus, la Société disposait de 360 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 50 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (206 millions \$ et 48 millions \$ au 31 décembre 2011). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 823 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2012 (544 millions \$ au 31 décembre 2011) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours du présent exercice ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique et les projections du revenu imposable futur, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 4 - Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'information sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

## 11 IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT (SUITE)

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères et des coentreprises de la Société lorsqu'ils sont considérés réinvestis indéfiniment, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élèvent à environ 269 millions \$ au 31 décembre 2012 (225 millions \$ au 31 décembre 2011).

## 12 RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2012	2011 <sup>1</sup>
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	588 \$	837 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(29)	(25)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	559 \$	812 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 730 767 249	1 724 886 650
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	7 082 124	18 988 650
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	1 737 849 373	1 743 875 300
<b>RPA (en dollars)</b>		
De base et dilué	0,32 \$	0,47 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 30 353 637 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour l'exercice 2012 (23 359 926 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour l'exercice 2011), 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.

## 13 INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat ont été comme suit pour les exercices:

	2012	2011 <sup>1</sup>
<b>Instruments financiers évalués au coût amorti</b>		
Prêts et créances - charges de dépréciation	(9) \$	(16) \$
<b>Instruments financiers évalués à la juste valeur</b>		
DAV - Gains liés à la décomptabilisation	29 \$	5 \$
Étant à la juste valeur par le biais du résultat net - variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers <sup>2</sup>	23 \$	28 \$
Passifs financiers	20 \$	7 \$
Devant être classés comme DFT		
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture	(15) \$	(21) \$
Autres <sup>3</sup>	65 \$	(15) \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Exclut la tranche des revenus d'intérêt liée aux titres déposés en garantie de néant pour l'exercice 2012 (3 millions \$ pour l'exercice 2011).

3 Exclut la tranche des revenus d'intérêt liée aux titres déposés en garantie de 27 millions \$ pour l'exercice 2012 (33 millions \$ pour l'exercice 2011).

## VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR DES 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 <sup>1</sup>	DDRC	Total de la valeur comptable	Juste valeur
<b>31 décembre 2012</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 896 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	2 896 \$	2 896 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 525	-	1 525	1 525
Autres actifs financiers	92	669	217	138	643	1 759	1 759
	2 988 \$	669 \$	217 \$	1 663 \$	643 \$	6 180 \$	6 180 \$
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	1 \$	s. o.	3 552 \$	- \$	3 553 \$	3 553 \$
Dette à long terme <sup>2</sup>	-	-	s. o.	5 405	-	5 405	5 272
Autres passifs financiers	15	158	s. o.	712	126	1 011	1 146
	15 \$	159 \$	s. o.	9 669 \$	126 \$	9 969 \$	9 971 \$
<b>31 décembre 2011</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 372 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	3 372 \$	3 372 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 408	-	1 408	1 408
Autres actifs financiers	44	698	399	186	504	1 831	1 830
	3 416 \$	698 \$	399 \$	1 594 \$	504 \$	6 611 \$	6 610 \$
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	3 210 \$	- \$	3 210 \$	3 210 \$
Dette à long terme <sup>2</sup>	-	-	s. o.	4 941	-	4 941	4 649
Autres passifs financiers	21	140	s. o.	557	323	1 041	1 118
	21 \$	140 \$	s. o.	8 708 \$	323 \$	9 192 \$	8 977 \$
<b>1<sup>er</sup> février 2011</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 195 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	4 195 \$	4 195 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 377	-	1 377	1 377
Titres déposés en garantie	-	676	-	-	-	676	676
Autres actifs financiers	65	643	388	221	492	1 809	1 807
	4 260 \$	1 319 \$	388 \$	1 598 \$	492 \$	8 057 \$	8 055 \$
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	3 073 \$	- \$	3 073 \$	3 073 \$
Dette à long terme <sup>2</sup>	-	-	s. o.	4 662	-	4 662	4 747
Autres passifs financiers	64	161	s. o.	537	613	1 375	1 431
	64 \$	161 \$	s. o.	8 272 \$	613 \$	9 110 \$	9 251 \$

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

## 13 INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

## INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET ACTIVITÉS DE COUVERTURE

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux:

	31 décembre 2012		31 décembre 2011		1 <sup>er</sup> février 2011	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur</b>						
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	17 \$	6 \$	12 \$	39 \$	22 \$	68 \$
Swaps de taux d'intérêt	394	-	297	-	80	-
	411	6	309	39	102	68
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie<sup>1</sup></b>						
Contrats de change à terme	232	120	195	284	390	509
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de placements nets</b>						
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	-	-	-	-	-	36
<b>Instruments financiers dérivés classés comme DFT<sup>2</sup></b>						
Contrats de change à terme	13	12	19	14	9	48
Garantie de taux plafond	-	-	-	-	-	-
Swaps de taux d'intérêt	-	2	-	4	-	6
Instruments financiers dérivés incorporés						
Change	3	1	4	3	16	8
Options de rachat sur titres de dette à long terme	76	-	21	-	40	-
Engagements de taux de financement	-	-	-	-	-	2
	92	15	44	21	65	64
<b>Total des instruments financiers dérivés</b>	<b>735 \$</b>	<b>141 \$</b>	<b>548 \$</b>	<b>344 \$</b>	<b>557 \$</b>	<b>677 \$</b>
<b>Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets</b>						
Dette à long terme	- \$	1 042 \$	- \$	1 029 \$	- \$	715 \$

1 La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 19 mois au 31 décembre 2012.

2 Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les gains nets sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les pertes nettes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 101 millions \$ et 95 millions \$ pour l'exercice 2012 (311 millions \$ et 304 millions \$ respectivement pour l'exercice 2011).

Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 33 – Juste valeur des instruments financiers.

# 14 TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Trésorerie	1 255 \$	1 091 \$	1 529 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	656	750	832
Fonds du marché monétaire	985	1 531	1 834
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>2 896 \$</b>	<b>3 372 \$</b>	<b>4 195 \$</b>

Voir la Note 30 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

# 15 CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance mais n'ayant pas subi de moins-value <sup>3</sup>		Ayant subi une moins-value <sup>4</sup>
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
<b>31 décembre 2012<sup>1,2</sup></b>					
Créances clients, montant brut	1 443 \$	855 \$	295 \$	254 \$	39 \$
Provision pour pertes sur créances	(34)	-	-	-	(34)
	1 409	855 \$	295 \$	254 \$	5 \$
Autres	116				
<b>Total</b>	<b>1 525 \$</b>				
<b>31 décembre 2011<sup>1,2</sup></b>					
Créances clients, montant brut	1 341 \$	928 \$	205 \$	162 \$	46 \$
Provision pour pertes sur créances	(42)	-	-	-	(42)
	1 299	928 \$	205 \$	162 \$	4 \$
Autres	109				
<b>Total</b>	<b>1 408 \$</b>				
<b>1<sup>er</sup> février 2011<sup>1</sup></b>					
Créances clients, montant brut	1 293 \$	846 \$	183 \$	211 \$	53 \$
Provision pour pertes sur créances	(52)	-	-	-	(52)
	1 241	846 \$	183 \$	211 \$	1 \$
Autres	136				
<b>Total</b>	<b>1 377 \$</b>				

1 Dont des tranches de 389 millions \$ et de 551 millions \$ sont respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2012 (415 millions \$ et 349 millions \$ respectivement au 31 décembre 2011 et 472 millions \$ et 393 millions \$ respectivement au 1<sup>er</sup> février 2011).

2 Dont une tranche de 240 millions \$ représente des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2012 d'après les modalités et conditions normales (172 millions \$ au 31 décembre 2011).

3 Dont une tranche de 480 millions \$ des créances clients a trait aux contrats à long terme de BT au 31 décembre 2012, sur lequel montant 244 millions \$ étaient en souffrance depuis plus de 90 jours (272 millions \$ au 31 décembre 2011, sur lequel montant 137 millions \$ étaient en souffrance depuis plus de 90 jours et 330 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011, sur lequel montant 196 millions \$ étaient en souffrance depuis plus de 90 jours). BT évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

4 Dont un montant brut de 34 millions \$ de créances clients qui sont individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2012 (39 millions \$ au 31 décembre 2011 et 45 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

## 15 CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS (SUITE)

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 32 – Gestion du risque financier.

**Provision pour pertes sur créances** – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	(42) \$	(52) \$
Provision pour pertes sur créances	(9)	(11)
Montants radiés	15	5
Reprises	2	-
Incidence des fluctuations de taux de change	-	16
Solde à la fin de l'exercice	(34) \$	(42) \$

## FACILITÉS D'AFFACTURAGE HORS BILAN

Dans le cours normal de ses affaires, BT a conclu des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours au crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients de 886 millions € (1 169 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2012 (580 millions € (751 millions \$) au 31 décembre 2011 et 248 millions € (340 millions \$) au 1<sup>er</sup> février 2011). Des créances clients de 963 millions € (1 238 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2012 (581 millions € (812 millions \$) au cours de l'exercice 2011).

## 16 STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Programmes aéronautiques	4 345 \$	3 845 \$	4 146 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	5 893	6 286	5 213
Moins : avances et facturations progressives	(4 334)	(4 549)	(3 736)
	1 559	1 737	1 477
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	412	380	512
Moins : avances et facturations progressives	(16)	(45)	(73)
	396	335	439
Produits finis <sup>1</sup>	1 429	1 481	1 245
	7 729 \$	7 398 \$	7 307 \$

1 Les produits finis comprennent 3 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 74 avions d'occasion, totalisant 551 millions \$ au 31 décembre 2012 (5 avions neufs et 95 avions d'occasion, totalisant 691 millions \$ au 31 décembre 2011, et 8 avions neufs et 68 avions d'occasion, totalisant 532 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

Au 31 décembre 2012, les produits finis comprenaient 147 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (162 millions \$ au 31 décembre 2011 et 209 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011). Le produit des ventes 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 13 062 millions \$ pour l'exercice 2012 (14 381 millions \$ pour l'exercice 2011). Ces montants comprennent 104 millions \$ de moins-value pour l'exercice 2012 (66 millions \$ pour l'exercice 2011) et 11 millions \$ de reprise de moins-value pour l'exercice 2012 (néant pour l'exercice 2011).



## 16 STOCKS (SUITE)

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. De plus, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez BT, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 6365 millions \$ au 31 décembre 2012 (6479 millions \$ au 31 décembre 2011 et 6179 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de BT, qui se sont élevés à 6190 millions \$ pour l'exercice 2012 (7537 millions \$ pour l'exercice 2011).

## 17 AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Instruments financiers dérivés <sup>1</sup>	735 \$	548 \$	557 \$
Prêts et créances liées à des contrats de location-avions <sup>2,3</sup>	427	472	432
Placements dans des titres <sup>2,4</sup>	243	423	415
Placements dans des structures de financement <sup>2</sup>	240	243	242
Honoraires de gestion	57	57	49
Encaisse affectée	31	51	58
Autres	26	37	56
	<b>1 759 \$</b>	<b>1 831 \$</b>	<b>1 809 \$</b>
Dont la tranche courante	443 \$	526 \$	705 \$
Dont la tranche non courante	1 316	1 305	1 104
	<b>1 759 \$</b>	<b>1 831 \$</b>	<b>1 809 \$</b>

1 Voir la Note 13 – Instruments financiers.

2 Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 11 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 26 millions \$ de placements dans des titres et 44 millions \$ de placement dans une structure de financement comptabilisé au coût amorti au 31 décembre 2012 (respectivement 32 millions \$, 24 millions \$ et 42 millions \$ au 31 décembre 2011 et respectivement 25 millions \$, 27 millions \$ et 55 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

3 Le financement consenti à quatre transporteurs aériens représentait 60% du total des prêts et créances liées à des contrats de location – avions au 31 décembre 2012 (trois transporteurs aériens représentaient 47% au 31 décembre 2011 et 46% au 1<sup>er</sup> février 2011). Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

4 Ne comprend aucun titre cédé en tant que sûretés à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 décembre 2012 (167 millions \$ au 31 décembre 2011 et 152 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

# 18 AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Charges payées d'avance	367 \$	298 \$	327 \$
Taxe de vente et autres taxes	281	185	183
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill <sup>1</sup>	212	227	243
Frais différés - programme de multipropriété <i>Flexjet</i>	206	186	156
Charges de financement différées	103	85	65
Placements dans des entreprises associées <sup>2</sup>	66	37	57
Avantages de retraite <sup>3</sup>	38	13	29
Autres	33	33	50
	<b>1 306 \$</b>	<b>1 064 \$</b>	<b>1 110 \$</b>
Dont la tranche courante	<b>683 \$</b>	<b>559 \$</b>	<b>648 \$</b>
Dont la tranche non courante	<b>623</b>	<b>505</b>	<b>462</b>
	<b>1 306 \$</b>	<b>1 064 \$</b>	<b>1 110 \$</b>

1 Voir la Note 20 - Immobilisations incorporelles.

2 La Société a mis en nantissement des actions d'une valeur comptable de 60 millions \$ dans des entreprises associées au 31 décembre 2012 (30 millions \$ au 31 décembre 2011 et 33 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

3 Voir la Note 21 - Avantages de retraite.

# 19 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux:

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
<b>Coût</b>						
Solde au 31 décembre 2011	95 \$	2 002 \$	1 189 \$	163 \$	561 \$	4 010 \$
Additions	7	106	70	221	12	416
Cessions	(5)	(4)	(47)	-	(85)	(141)
Transferts	-	34	162	(178)	(18)	-
Incidence des fluctuations de taux de change	2	28	13	1	1	45
<b>Solde au 31 décembre 2011</b>	<b>99 \$</b>	<b>2 166 \$</b>	<b>1 387 \$</b>	<b>207 \$</b>	<b>471 \$</b>	<b>4 330 \$</b>
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 31 décembre 2011	- \$	(1 097) \$	(764) \$	- \$	(285) \$	(2 146) \$
Amortissement	-	(61)	(110)	-	(14)	(185)
Moins-value	-	(2)	(7)	-	-	(9)
Cessions	-	3	31	-	29	63
Transferts	-	-	(2)	-	2	-
Incidence des fluctuations de taux de change	-	(18)	(7)	-	-	(25)
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>- \$</b>	<b>(1 175) \$</b>	<b>(859) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(268) \$</b>	<b>(2 302) \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>99 \$</b>	<b>991 \$</b>	<b>528 \$</b>	<b>207 \$</b>	<b>203 \$</b>	<b>2 028 \$</b>

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
<b>Coût</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> février 2011	102 \$	2 046 \$	1 181 \$	175 \$	564 \$	4 068 \$
Additions	-	45	61	128	72	306
Cessions	(2)	(44)	(138)	-	(75)	(259)
Transferts	-	22	111	(138)	5	-
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	(67)	(26)	(2)	(5)	(105)
<b>Solde au 31 décembre 2011</b>	<b>95 \$</b>	<b>2 002 \$</b>	<b>1 189 \$</b>	<b>163 \$</b>	<b>561 \$</b>	<b>4 010 \$</b>
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> février 2011	- \$	(1 121) \$	(788) \$	- \$	(281) \$	(2 190) \$
Amortissement	-	(60)	(102)	-	(16)	(178)
Cessions	-	42	117	-	12	171
Incidence des fluctuations de taux de change	-	42	9	-	-	51
<b>Solde au 31 décembre 2011</b>	<b>- \$</b>	<b>(1 097) \$</b>	<b>(764) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(285) \$</b>	<b>(2 146) \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>95 \$</b>	<b>905 \$</b>	<b>425 \$</b>	<b>163 \$</b>	<b>276 \$</b>	<b>1 864 \$</b>

Le tableau qui précède comprend des actifs en vertu de contrats de location-financement, à l'égard desquels la Société est le locataire, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 170 millions \$ et 77 millions \$ au 31 décembre 2012 (respectivement 214 millions \$ et 88 millions \$ au 31 décembre 2011 et 185 millions \$ et 75 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

## 19 IMMOBILISATIONS CORPORELLES (SUITE)

Le tableau qui précède comprend également des avions visés par des contrats de location simple, dont la Société est le locateur, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 51 millions \$ et 12 millions \$ au 31 décembre 2012 (respectivement 88 millions \$ et 10 millions \$ au 31 décembre 2011 et 144 millions \$ et 22 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011). Le revenu de location tiré des contrats de location simple et l'amortissement des actifs visés par des contrats de location simple se sont établis respectivement à 10 millions \$ et 5 millions \$ pour l'exercice 2012 (respectivement 14 millions \$ et 6 millions \$ pour l'exercice 2011).

## 20 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres <sup>1,2</sup>	Total
	Acquis	Généré en interne	Total <sup>3</sup>			
<b>Coût</b>						
Solde au 31 décembre 2011	1 091 \$	5 105 \$	6 196 \$	2 253 \$	704 \$	9 153 \$
Additions	163	1 565	1 728	-	43	1 771
Cessions	-	-	-	-	(4)	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	72	11	83
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>1 254 \$</b>	<b>6 670 \$</b>	<b>7 924 \$</b>	<b>2 325 \$</b>	<b>754 \$</b>	<b>11 003 \$</b>
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 31 décembre 2011	(588) \$	(2 440) \$	(3 028) \$	- \$	(477) \$	(3 505) \$
Amortissement	(16)	(110)	(126)	-	(60)	(186)
Cessions	-	-	-	-	3	3
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	-	(8)	(8)
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>(604) \$</b>	<b>(2 550) \$</b>	<b>(3 154) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(542) \$</b>	<b>(3 696) \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>650 \$</b>	<b>4 120 \$</b>	<b>4 770 \$</b>	<b>2 325 \$</b>	<b>212 \$</b>	<b>7 307 \$</b>

1 Présentés à la Note 18 – Autres actifs.

2 Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 325 millions \$ et 207 millions \$ au 31 décembre 2012 (respectivement 294 millions \$ et 176 millions \$ au 31 décembre 2011 et respectivement 433 millions \$ et 328 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

3 Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de 4059 millions \$ au 31 décembre 2012 (2489 millions \$ au 31 décembre 2011 et 1347 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres <sup>1,2</sup>	Total
	Acquis	Généré en interne	Total <sup>3</sup>			
<b>Coût</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> février 2011	949 \$	4 076 \$	5 025 \$	2 358 \$	864 \$	8 247 \$
Additions	142	1 029	1 171	-	49	1 220
Cessions	-	-	-	-	(182)	(182)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	(105)	(27)	(132)
Solde au 31 décembre 2011	1 091 \$	5 105 \$	6 196 \$	2 253 \$	704 \$	9 153 \$
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> février	(578) \$	(2 359) \$	(2 937) \$	- \$	(621) \$	(3 558) \$
Amortissement	(10)	(81)	(91)	-	(59)	(150)
Cessions	-	-	-	-	182	182
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	-	21	21
Solde au 31 décembre 2011	(588) \$	(2 440) \$	(3 028) \$	- \$	(477) \$	(3 505) \$
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>503 \$</b>	<b>2 665 \$</b>	<b>3 168 \$</b>	<b>2 253 \$</b>	<b>227 \$</b>	<b>5 648 \$</b>

1 Présentés à la Note 18 – Autres actifs.

2 Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 325 millions \$ et 207 millions \$ au 31 décembre 2012 (respectivement 294 millions \$ et 176 millions \$ au 31 décembre 2011 et respectivement 433 millions \$ et 328 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

3 Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de 4059 millions \$ au 31 décembre 2012 (2489 millions \$ au 31 décembre 2011 et 1347 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

## OUTILLAGE DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES

La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques comprenait 2766 millions \$ pour les avions commerciaux et 2004 millions \$ pour les avions d'affaires au 31 décembre 2012 (respectivement 1851 millions \$ et 1317 millions \$ au 31 décembre 2011 et respectivement 1249 millions \$ et 839 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

## GOODWILL

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz»). Ce goodwill a été attribué au secteur BT à titre de groupe d'UGT. Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012, la Société a effectué un test de dépréciation. La Société n'a relevé aucune dépréciation.

# 21 AVANTAGES DE RETRAITE

## RÉGIMES À PRESTATIONS DÉFINIES

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. Les prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies, principalement composés de couverture d'assurance-maladie complémentaire de retraite et de prestations d'assurance-vie, principalement au Canada et aux É.-U.

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite et les revenus de financement et charges de financement pour les exercices :

	2012		2011 <sup>1</sup>	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
<b>RAII ou coûts capitalisés<sup>2</sup></b>				
Coûts des services rendus	292 \$	12 \$	201 \$	9 \$
Coûts (crédits) des services passés	9	4	3	(1)
Compressions	-	-	(10)	-
Règlements	(18)	-	(3)	(1)
	283	16	191	7
<b>Charges de financement et revenus de financement</b>				
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite	424	17	402	16
Rendement prévu des actifs des régimes de retraite	(427)	-	(418)	-
	(3)	17	(16)	16
<b>Total des coûts au titre des avantages de retraite</b>	<b>280 \$</b>	<b>33 \$</b>	<b>175 \$</b>	<b>23 \$</b>

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

2 Les coûts capitalisés font partie du coût des stocks et des autres actifs produits par l'entité.

Les variations du montant cumulé des pertes actuarielles nettes comptabilisées en AERG, et présentées comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 <sup>er</sup> février 2011	(1 978) \$
Pertes actuarielles, montant net	(1 728)
Reprise du plafonnement de l'actif et du passif additionnel	178
Incidence des fluctuations de taux de change	61
Impôts sur le résultat	234
Solde au 31 décembre 2011	(3 233)
Écarts actuariels, montant net	229
Incidence des fluctuations de taux de change	(57)
Impôts sur le résultat	(25)
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>(3 086) \$</b>

Comme le permet l'IFRS 1, la Société n'a pas déterminé le montant des écarts actuariels qui auraient été comptabilisés en AERG avant l'adoption des IFRS le 1<sup>er</sup> février 2010. Les pertes actuarielles nettes cumulées avant impôts sur le résultat comptabilisées directement en AERG depuis le 1<sup>er</sup> février 2010 ont totalisé 3432 millions \$.



## 21 AVANTAGES DE RETRAITE (SUITE)

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices:

	2012		2011	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
<b>Variation de l'obligation au titre des prestations</b>				
Obligation au début de l'exercice	9 242 \$	365 \$	7 762 \$	327 \$
Désactualisation	424	17	402	16
Coûts des services rendus	292	12	201	9
Cotisations des participants aux régimes	40	-	38	-
Coûts des services passés	15	8	3	-
Pertes actuarielles	76	19	1 372	35
Avantages versés	(296)	(15)	(268)	(11)
Compressions	-	-	(10)	-
Règlements	(85)	-	(4)	(2)
Incidence des fluctuations de taux de change	277	10	(254)	(9)
<b>Obligation à la fin de l'exercice</b>	<b>9 985 \$</b>	<b>416 \$</b>	<b>9 242 \$</b>	<b>365 \$</b>
<b>Variation des actifs des régimes</b>				
Juste valeur au début de l'exercice	6 395 \$	- \$	6 322 \$	- \$
Cotisations de la Société	404	15	373	12
Cotisations des participants aux régimes	40	-	38	-
Rendement prévu	427	-	418	-
Écarts actuariels	324	-	(321)	-
Avantages versés	(296)	(15)	(268)	(11)
Règlements	(67)	-	(1)	(1)
Incidence des fluctuations de taux de change	207	-	(166)	-
<b>Juste valeur à la fin de l'exercice</b>	<b>7 434 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>6 395 \$</b>	<b>- \$</b>

## 21 AVANTAGES DE RETRAITE (SUITE)

Le tableau qui suit présente le rapprochement de la situation de capitalisation au montant comptabilisé aux états de la situation financière consolidés aux:

	31 décembre 2012		31 décembre 2011		1 <sup>er</sup> février 2011	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
<b>Situation de capitalisation - déficit</b>						
Valeur actualisée des obligations liées aux régimes capitalisés	9 249 \$	- \$	8 673 \$	- \$	7 171 \$	- \$
Juste valeur des actifs des régimes	(7 434)	-	(6 395)	-	(6 322)	-
	1 815	-	2 278	-	849	-
Valeur actualisée des obligations liées aux régimes non capitalisés	736	416	569	365	591	327
Crédits des services passés non comptabilisés <sup>1</sup>	(7)	(1)	-	1	-	2
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif	-	-	-	-	97	-
Passif découlant de l'exigence de financement minimal <sup>1</sup>	-	-	-	-	80	-
Montant net comptabilisé	2 544 \$	415 \$	2 847 \$	366 \$	1 617 \$	329 \$
<b>Montants inclus dans les éléments suivants</b>						
Avantages de retraite						
Passif	2 582 \$	415 \$	2 860 \$	366 \$	1 646 \$	329 \$
Actif <sup>2</sup>	(38)	-	(13)	-	(29)	-
<b>Passifs nets</b>	<b>2 544 \$</b>	<b>415 \$</b>	<b>2 847 \$</b>	<b>366 \$</b>	<b>1 617 \$</b>	<b>329 \$</b>

1 Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

2 Présentés à la Note 18 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition des obligations au titre des avantages et des actifs des régimes entre les principaux pays aux:

	31 décembre 2012		31 décembre 2011		1 <sup>er</sup> février 2011	
	Obligations au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligations au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligations au titre des prestations	Actifs des régimes
Canada	5 230 \$	3 685 \$	5 019 \$	3 125 \$	3 929 \$	3 078 \$
R.-U.	3 137	2 951	2 855	2 496	2 605	2 483
É.-U.	900	513	864	521	677	497
Allemagne	518	-	389	-	428	-
Suisse	390	250	301	222	277	228
Autres	226	35	179	31	173	36
	10 401 \$	7 434 \$	9 607 \$	6 395 \$	8 089 \$	6 322 \$

Les actifs des régimes sont détenus en fiducie et leurs répartitions moyennes pondérées étaient comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 %	3 %	3 %
Titres cotés en Bourse			
Titres de capitaux propres	48 %	46 %	54 %
Titres à revenu fixe	41 %	41 %	37 %
Actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux	9 %	10 %	6 %

## 21 AVANTAGES DE RETRAITE (SUITE)

Le rendement réel des actifs des régimes s'est établi à 751 millions \$ pour l'exercice 2012 (97 millions \$ pour l'exercice 2011). Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2012, 31 décembre 2011 et 1<sup>er</sup> février 2011.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies capitalisés et les versements des prestations liées aux régimes de retraite à prestations définies non capitalisés sont estimées à 458 millions \$ pour l'exercice 2013, comparativement aux cotisations réelles de 404 millions \$ pour l'exercice 2012. Les versements de prestations à d'autres régimes de prestations de retraite sont estimés à 16 millions \$ pour l'exercice 2013, comparativement aux prestations réelles de 15 millions \$ pour l'exercice 2012.

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux:

	31 décembre 2012		31 décembre 2011		1 <sup>er</sup> février 2011	
(en pourcentage)	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
<b>Coût des avantages</b>						
Taux d'actualisation	4,44 %	4,25 %	5,40 %	5,40 %	5,64 %	5,74 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	6,47 %	s. o.	6,89 %	s. o.	7,00 %	s. o.
Taux de croissance des salaires	3,71 %	3,50 %	3,72 %	3,50 %	3,73 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,24 %	s. o.	2,61 %	s. o.	2,71 %	s. o.
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,00 %	s. o.	5,00 %	s. o.	5,00 %
<b>Obligations au titre des avantages</b>						
Taux d'actualisation	4,25 %	4,38 %	4,44 %	4,25 %	5,40 %	5,40 %
Taux de croissance des salaires	3,35 %	3,25 %	3,71 %	3,50 %	3,72 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,19 %	s. o.	2,24 %	s. o.	2,61 %	s. o.
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,00 %	s. o.	5,00 %	s. o.	5,00 %

s. o. : sans objet

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2012	Passifs nets liés aux avantages de retraite au 31 décembre 2012
Taux d'actualisation	(15) \$	(446) \$
Rendement prévu des actifs des régimes	(17) \$	s. o.
Taux de croissance des salaires	10 \$	91 \$
Taux d'inflation	8 \$	127 \$

s. o. : sans objet

Au 31 décembre 2012, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé des avantages complémentaires de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 7%, diminuant progressivement pour atteindre 5% d'ici l'année civile 2017 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait les effets suivants au 31 décembre 2012 et pour l'exercice 2012:

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	45 \$	(39) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	4 \$	(3) \$

## 21 AVANTAGES DE RETRAITE (SUITE)

Le tableau suivant présente l'incidence des écarts actuariels à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies aux:

	<b>31 décembre 2012</b>	31 décembre 2011	31 janvier 2011	1 <sup>er</sup> février 2010
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	<b>10 401 \$</b>	9 607 \$	8 089 \$	7 217 \$
Juste valeur des actifs des régimes	<b>(7 434)</b>	(6 395)	(6 322)	(5 181)
Déficit	<b>2 967 \$</b>	3 212 \$	1 767 \$	2 036 \$
Écarts actuariels à l'égard des éléments suivants <sup>1</sup>				
Actifs des régimes	<b>324 \$</b>	(321) \$	323 \$	s. o.
Obligation au titre des prestations définies	<b>(95) \$</b>	(1 407) \$	(162) \$	s. o.

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

s. o. : sans objet

## RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

La Société offre aussi des régimes à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à une partie de ses employés. Les cotisations à ces régimes sont fondées sur un pourcentage du salaire.

Les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies, qui correspondent au coût comptabilisé des prestations, se sont établies à 78 millions \$ pour l'exercice 2012 (52 millions \$ pour l'exercice 2011). Les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies sont estimées à 77 millions \$ pour l'exercice 2013.

# 22 FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux:

	<b>31 décembre 2012</b>	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Fournisseurs	<b>2 641 \$</b>	2 144 \$	2 045 \$
Frais courus	<b>548</b>	582	597
Intérêts	<b>66</b>	59	89
Autres	<b>298</b>	425	342
	<b>3 553 \$</b>	3 210 \$	3 073 \$

# 23 PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2012 et 2011:

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>1</sup>	Total
Solde au 31 décembre 2011	1 073 \$	456 \$	38 \$	105 \$	1 672 \$
Additions	308	7	120 <sup>2</sup>	27	462
Utilisation	(365)	(2)	(24)	(12)	(403)
Reprises	(66)	(65)	(10)	(29)	(170)
Charge de désactualisation	1	1	-	-	2
Incidence des variations de taux d'actualisation	-	5	-	-	5
Incidence des fluctuations de taux de change	15	-	3	-	18
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>966 \$</b>	<b>402 \$</b>	<b>127 \$</b>	<b>91 \$</b>	<b>1 586 \$</b>
Dont la tranche courante	818 \$	73 \$	122 \$	49 \$	1 062 \$
Dont la tranche non courante	148	329	5	42	524
	966 \$	402 \$	127 \$	91 \$	1 586 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>1</sup>	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> février 2011	1 120\$	493\$	70\$	129\$	1 812\$
Additions	485	-	32	23	540
Utilisation	(437)	(60)	(37)	(16)	(550)
Reprises	(59)	(27)	(26)	(29)	(141)
Charge de désactualisation	1	16	-	1	18
Incidence des variations de taux d'actualisation	1	34	-	1	36
Incidence des fluctuations de taux de change	(38)	-	(1)	(4)	(43)
Solde au 31 décembre 2011	1 073\$	456\$	38\$	105\$	1 672\$
Dont la tranche courante	929\$	52\$	33\$	64\$	1 078\$
Dont la tranche non courante	144	404	5	41	594
	1 073\$	456\$	38\$	105\$	1 672\$

1 Comprend les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

2 Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'addition liée aux frais de restructuration de BT.

# 24 DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

						31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
	Montant en devises d'origine	Monnaie	Contractuels <sup>1</sup>	Taux d'intérêt	Échéance	Montant	Montant	Montant
				Après incidence des couvertures de juste valeur				
Billets de premier rang	785	EUR	7,25%	Libor 3 mois + 4,83	Nov. 2016	<b>1 162 \$</b>	1 146 \$	1 152 \$
	650	\$ US	7,50%	Libor 3 mois + 4,19	Mars 2018	<b>724</b>	714	660
	850	\$ US	7,75%	Libor 3 mois + 4,14	Mars 2020	<b>978</b>	962	864
	780	EUR	6,13%	Euribor 3 mois + 2,87	Mai 2021	<b>1 183</b>	1 082	1 042
	500	\$ US	5,75%	s. o.	Mars 2022	<b>492</b>	-	-
Billets	151	\$ US	6,75%	Libor 3 mois + 2,26	s. o.	-	153	158
	162	\$ US	6,30%	Libor 3 mois + 1,59	Mai 2014	<b>171</b>	176	178
	250	\$ US	7,45%	s. o.	Mai 2034	<b>247</b>	247	247
Déventures	150	\$ CAN	7,35%	s. o.	Déc. 2026	<b>150</b>	146	149
Autres <sup>2</sup>	Diverses <sup>3</sup>	Diverses	Diverses <sup>3</sup>	s. o.	2013-2026	<b>298</b>	315	212
						<b>5 405 \$</b>	4 941 \$	4 662 \$
Dont la tranche courante <sup>4</sup>						<b>45 \$</b>	193 \$	17 \$
Dont la tranche non courante						<b>5 360</b>	4 748	4 645
						<b>5 405 \$</b>	4 941 \$	4 662 \$

1 Les intérêts sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2012 étaient payables semestriellement à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

2 Comprend des obligations en vertu de contrats de location-financement.

3 Le montant nominal des Autres dettes à long terme s'élevait à 298 millions \$ au 31 décembre 2012 (315 millions \$ au 31 décembre 2011 et 212 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

4 Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 4,54% au 31 décembre 2012 (4,39% au 31 décembre 2011 et 5,54% au 1<sup>er</sup> février 2011).

4 Voir la Note 25 - Autres passifs financiers.

s. o. : sans objet

Tous les billets de premier rang et les billets sont de rang égal et ne sont pas garantis.

Pour l'émission de la dette à long terme après la date de présentation, se reporter à la Note 39 - Événements postérieurs à la date de présentation.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
À moins d'un an	<b>45 \$</b>	189 \$	17 \$
De un an à cinq ans	<b>1 358</b>	1 360	404
Plus de cinq ans	<b>3 522</b>	3 001	4 151
	<b>4 925 \$</b>	4 550 \$	4 572 \$



## 25 AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Avances gouvernementales remboursables	398 \$	317 \$	284 \$
Obligations au titre des transactions de cession-bail	168	163	216
Incitatifs à la location <sup>1</sup>	158	140	161
Instruments financiers dérivés <sup>2</sup>	141	344	677
Coûts non récurrents des fournisseurs	53	13	15
Partie courante de la dette à long terme <sup>3</sup>	45	193	17
Autres	93	64	22
	<b>1 056 \$</b>	<b>1 234 \$</b>	<b>1 392 \$</b>
Dont la tranche courante	455 \$	732 \$	860 \$
Dont la tranche non courante	601	502	532
	<b>1 056 \$</b>	<b>1 234 \$</b>	<b>1 392 \$</b>

1 L'obligation contractuelle exigible était de 203 millions \$ au 31 décembre 2012 (158 millions \$ au 31 décembre 2011 et 215 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

2 Voir la Note 13 – Instruments financiers.

3 Voir la Note 24 – Dette à long terme.

### OBLIGATIONS AU TITRE DE TRANSACTIONS DE CESSIION-BAIL

La Société a créé des facilités de cession-bail, qui peuvent être utilisées pour vendre des avions d'affaires d'occasion. Aux fins comptables, les sommes dues en vertu de ces arrangements sont considérées comme des obligations financières garanties par les avions d'affaires d'occasion. Les arrangements couvrent généralement une durée n'excédant pas 24 mois. La Société peut régler l'obligation en tout temps au cours de l'arrangement.

## 26 AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	705 \$	816 \$	796 \$
Avantages du personnel <sup>1</sup>	654	672	714
Revenus différés	499	424	450
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	364	348	314
Revenus différés - programme de multipropriété <i>Flexjet</i>	241	212	196
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	239	216	166
Impôts sur le résultat différés <sup>2</sup>	46	67	53
Autres	445	409	433
	<b>3 193 \$</b>	<b>3 164 \$</b>	<b>3 122 \$</b>
Dont la tranche courante	2 236 \$	2 262 \$	2 214 \$
Dont la tranche non courante	957	902	908
	<b>3 193 \$</b>	<b>3 164 \$</b>	<b>3 122 \$</b>

1 Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 21 – Avantages de retraite).

2 Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat.

# 27 CAPITAL SOCIAL

## ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2012, 31 décembre 2011 et 1<sup>er</sup> février 2011:

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées émises et entièrement libérées étaient comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	9 692 521 <sup>1</sup>	9 464 920	9 464 920
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	2 307 479 <sup>1</sup>	2 535 080	2 535 080
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

1. Au cours de l'exercice 2012, 227 601 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 ont été converties en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2.

### Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat: Rachetables, au gré de la Société, à 25,50\$ CAN l'action.

Conversion: Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1<sup>er</sup> août 2012 et le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes: Depuis le 1<sup>er</sup> août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15<sup>e</sup> jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50% et 100% du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4% si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90\$ CAN l'action ou supérieur à 25,10\$ CAN l'action.

### Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

Rachat: Rachetables, au gré de la Société, à 25,00\$ CAN l'action, le 1<sup>er</sup> août 2017 et le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite.

Conversion: Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1<sup>er</sup> août 2012 et le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.

Dividendes: Pour la période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> août 2012 jusqu'au 31 juillet 2017 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,134%, ou 0,7835\$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,195875\$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80% du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts de fusion.

**Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4**

Rachat:	Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00\$ CAN.
Conversion:	La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00\$ CAN ou 95% du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
Dividendes:	Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25% ou 1,5625\$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625\$ CAN l'action.

**ACTIONS ORDINAIRES**

Toutes les actions ordinaires sont sans valeur nominale.

**Actions classe A (droits de vote multiples)**

Droits de vote:	Dix votes chacune.
Conversion:	Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
Dividendes:	Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

**Actions classe B (droits de vote limités)**

Droits de vote:	Un vote chacune.
Conversion:	Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples): i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50% de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
Dividendes:	Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625\$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625\$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

## 27 CAPITAL SOCIAL (SUITE)

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux:

ACTIONS CLASSE A (DROITS DE VOTE MULTIPLES)		
	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Émises et entièrement libérées</b>		
Solde au début de l'exercice	314 537 237	316 109 537
Conversion en actions classe B	(75)	(1 572 300)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>314 537 162</b>	<b>314 537 237</b>
<b>Autorisées</b>	<b>1 892 000 000</b>	<b>1 892 000 000</b>

ACTIONS CLASSE B (DROITS DE VOTE LIMITÉS)		
	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Émises et entièrement libérées</b>		
Solde au début de l'exercice	1 438 677 056	1 436 997 894
Émission d'actions	1 687 250	2 112 862
Rachat d'actions	-	(2 006 000)
Conversion en actions classe A	75	1 572 300
	<b>1 440 364 381</b>	<b>1 438 677 056</b>
Détenues en fiducie en vertu du régime d'UAR		
Solde au début de l'exercice	(29 325 303)	(27 459 675)
Achetées	-	(8 275 000)
Distribuées	4 783 276	6 409 372
Solde à la fin de l'exercice	(24 542 027)	(29 325 303)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 415 822 354</b>	<b>1 409 351 753</b>
<b>Autorisées</b>	<b>1 892 000 000</b>	<b>1 892 000 000</b>

Au cours de l'exercice 2012, aucune action classe B (droits de vote limités) n'a été rachetée et annulée (2 006 000 ont été rachetées et annulées pour un montant total de 14 millions \$ au cours de l'exercice 2011).

## DIVIDENDES

Les dividendes déclarés étaient comme suit:

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2012		31 décembre 2011		31 décembre 2012	
	Total		Total		Total	
	Par action (\$ CAN)	(en millions \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,10	31 \$	0,10	32 \$	0,03	8 \$
Actions ordinaires classe B	0,10	146	0,10	147	0,03	37
		177		179		45
Actions privilégiées, série 2	0,75	8	0,69	7	0,13	1
Actions privilégiées, série 3	1,05	3	1,32	3	0,20	1
Actions privilégiées, série 4	1,56	18	1,56	15	0,39	3
		29		25		5
		206 \$		204 \$		50 \$

# 28 RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

## RÉGIMES D'UAR ET D'UAD

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR, en vertu duquel des UAR peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2012, l'émission d'une valeur combinée de 50 millions \$ d'UAD et d'UAR a été autorisée (un total combiné de 8 835 000 UAR et UAD a été autorisé pour émission au cours de l'exercice 2011).

Le nombre d'UAR et d'UAD a varié comme suit pour les exercices :

	2012		2011	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de l'exercice	19 149 004	4 367 000	18 225 184	2 966 000
Attribuées	10 248 069	2 638 352	6 824 306	1 562 000
Ajustement du rendement	47 359	10 960	1 156 478	-
Exercées	(4 783 276)	(43 865)	(6 409 372)	-
Annulées	(481 316)	(299 000)	(647 592)	(161 000)
Solde à la fin de l'exercice	24 179 840	6 673 447 <sup>1</sup>	19 149 004	4 367 000

1 Dont 1 175 984 UAD comportant des droits acquis au 31 décembre 2012.

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 70% à 150%. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1<sup>er</sup> février 2010 et le 31 décembre 2012 s'échelonnent du 8 juin 2013 au 14 août 2015.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR et des UAD attribuées au cours de l'exercice 2012 s'est établie à 3,68\$ (7,04\$ au cours de l'exercice 2011). La juste valeur des UAR et des UAD attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 27 – Capital social) relativement au régime d'UAR. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Une charge de rémunération de néant a été comptabilisée au cours de l'exercice 2012 relativement aux régimes d'UAR et d'UAD (31 millions \$ au cours de l'exercice 2011). La charge de rémunération de néant est attribuable à la révision, au deuxième trimestre de l'exercice 2012, des hypothèses relatives à la performance future.

## RÉGIMES D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Des options ont également été attribuées aux administrateurs jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2003. Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 67 207 682 étaient disponibles au 31 décembre 2012 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

**Régime d'options d'achat d'actions en vigueur** – À compter du 1<sup>er</sup> juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- Le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options.
- Les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution.
- Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

## 28 RÉGIMES À BASE D'ACTIONS (SUITE)

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2012:

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercables	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
2 à 4	2 393 552	3,44	3,45	2 393 552	3,45
4 à 6	10 153 204	5,84	4,03	–	–
6 à 8	3 344 845	5,43	7,01	–	–
	15 891 601			2 393 552	

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices:

	2012		2011	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	9 724 983	5,22	6 388 414	4,22
Attribuées	6 512 071	3,64	3 598 000	6,99
Annulées	(345 453)	5,27	(261 431)	5,13
Solde à la fin de l'exercice	15 891 601	4,57	9 724 983	5,22
Options exerçables à la fin de l'exercice	2 393 552	3,45	–	–

**Régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement** – Pour les options émises aux employés clés après le 27 mai 2003 et avant le 1<sup>er</sup> juin 2009, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options s'acquerraient à raison de 25% par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Ces options peuvent être exercées si, au cours de la période de 12 mois précédant la date à laquelle les droits rattachés à ces options sont acquis, le prix moyen pondéré à la Bourse (sur une période de 21 jours de Bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil de prix cible établi au moment où les options ont été attribuées. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la Bourse n'a pas été atteint, le seuil de prix cible s'appliquant à la prochaine tranche de droits à acquérir entre en vigueur. Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution. Au 31 décembre 2012, les prix cibles se situaient entre 4,50\$ CAN et 8\$ CAN.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement se résumait comme suit au 31 décembre 2012:

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercables	
	Nombre d'options	Prix cible moyen pondéré (\$ CAN)	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options
2 à 4	3 463 100	4,51	0,45	3,24	3 453 100
4 à 6	4 279 188	6,02	1,45	5,51	4 199 188
8 à 10	4 856 200	8,00	2,44	8,53	–
	12 598 488				7 652 288

Le prix moyen pondéré de l'action pour les options exercées au cours de l'exercice 2012 a été de 3,83\$ (6,70\$ au cours de l'exercice 2011).



## 28 RÉGIMES À BASE D'ACTIONS (SUITE)

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices:

	2012		2011	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	15 797 863	5,60	26 497 775	5,06
Exercées	(1 687 250)	2,55	(2 112 862)	3,11
Annulées	(989 125)	6,50	(630 550)	6,44
Échues	(523 000)	2,93	(7 956 500)	4,40
Solde à la fin de l'exercice	12 598 488	6,05	15 797 863	5,60
Options exerçables à la fin de l'exercice	7 652 288	4,48	10 358 663	4,14

**Régimes d'options d'achat d'actions antérieurs** – Pour les options émises aux employés clés avant le 27 mai 2003 et les options émises aux administrateurs, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options sont acquis en totalité et les options viennent à échéance au plus tard dix ans après leur date d'attribution.

Toutes les options émises et en cours sont échues ou ont été annulées au cours de l'exercice 2012.

### CHARGE DE RÉMUNÉRATION À BASE D'ACTIONS RELATIVE AUX OPTIONS

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2012 s'est établie à 1,21\$ par option (2,43\$ par option au cours de l'exercice 2011). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices:

	2012	2011
Taux d'intérêt sans risque	1,51 %	2,21 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	44,95 %	44,53 %
Rendement prévu des dividendes	2,46 %	1,81 %

Une charge de rémunération de 7 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2012 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (7 millions \$ au cours de l'exercice 2011).

### RÉGIME D'ACHAT D'ACTIONS À L'INTENTION DES EMPLOYÉS

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de vote limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20% de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000\$ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20% de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autres déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La contribution de la Société au régime a totalisé 8 millions \$ pour l'exercice 2012 (7 millions \$ pour l'exercice 2011). Les actions achetées par la Société sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être close à la date anniversaire du 1<sup>er</sup> janvier.

## 29 VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2012	2011
Créances clients et autres débiteurs	(95) \$	(87) \$
Stocks	(205)	(148)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	60	(193)
Autres actifs	(222)	(8)
Fournisseurs et autres créditeurs	348	156
Provisions	(106)	(97)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme connexes	102	(436)
Avances sur programmes aéronautiques	599	(128)
Passif lié aux avantages de retraite	(88)	(178)
Autres passifs	3	91
	396 \$	(1 028) \$

## 30 FACILITÉS DE CRÉDIT

### FACILITÉS DE LETTRES DE CRÉDIT

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux:

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance (année civile)
<b>31 décembre 2012</b>				
Facilité de BT	4 486 \$ <sup>1</sup>	3 291 \$	1 195 \$	2017 <sup>2</sup>
Facilité de BA	600	430	170	2015 <sup>3</sup>
Facilité de GCB	900	339	561	2013 <sup>4</sup>
	5 986 \$	4 060 \$	1 926 \$	
<b>31 décembre 2011</b>				
Facilité de BT	4 399 \$ <sup>1</sup>	3 805 \$	594 \$	2016
Facilité de BA	600	264	336	2014
Facilité de GCB	900	318	582	2012 <sup>4</sup>
	5 899 \$	4 387 \$	1 512 \$	
<b>1<sup>er</sup> février 2011</b>				
Facilité de BT	5 212 \$ <sup>1</sup>	3 633 \$	1 579 \$	2013
Facilité de BA	600	211	389	2011
Facilité de GCB	900	352	548	2011 <sup>4</sup>
	6 712 \$	4 196 \$	2 516 \$	

1 3400 millions € aux 31 décembre 2012 et 2011 (3800 millions € au 1<sup>er</sup> février 2011).

2 La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de deux ans pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2017. La facilité peut être prolongée d'une année en avril 2013, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat de banques.

3 La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence de l'engagement maximal de la facilité. La facilité peut être prolongée d'une année annuellement à la date anniversaire, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat de banques.

4 La facilité de garantie pour cautionnement bancaire («facilité de GCB») est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En juin 2012, la facilité a été prolongée jusqu'en juin 2013, et elle devrait être renouvelée par tranche annuelle par la suite. Si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties jusqu'à leur échéance.

## 30 FACILITÉS DE CRÉDIT (SUITE)

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau précédent, des lettres de crédit totalisant 985 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2012 (753 millions \$ au 31 décembre 2011 et 708 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales conclues auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de BT. Un montant de 2,3 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2012 (2,1 milliards \$ au 31 décembre 2011 et 2,0 milliards \$ au 1<sup>er</sup> février 2011).

### FACILITÉS DE CRÉDIT RENOUVELABLES

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ («facilité de crédit renouvelable») qui arrive à échéance en juin 2015 et porte intérêt au taux de base applicable (Libor dans le cas de retraits au comptant en dollars américains) majoré d'une marge fondée sur la cote de crédit de la Société. Cette facilité est disponible aux fins d'emprunt pour satisfaire aux besoins généraux de fonds de roulement de la Société. De plus, en mars 2012, la Société a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable non garantie de trois ans («facilité de crédit renouvelable de BT») atteignant 500 millions € (660 millions \$), disponible pour BT à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mars 2015 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge.

### CLAUSES FINANCIÈRES RESTRICTIVES

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées à tous les trimestres. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de BA comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières consolidées ajustées pour exclure BT. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de BT comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 31 - Gestion du capital ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir pour BT des liquidités d'au moins 600 millions € (792 millions \$) à la fin de chaque trimestre et maintenir pour BA des liquidités d'au moins 500 millions \$ à la fin de chaque trimestre de l'exercice. Ces exigences étaient toutes respectées aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 1<sup>er</sup> février 2011.

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

### TITRES DÉPOSÉS EN GARANTIE

Les placements ont été utilisés à titre de garantie pour la facilité de lettre de crédit antérieure de BT de 3,8 milliards € (5,2 milliards \$) et pour la facilité de lettre de crédit antérieure de BA de 600 millions \$. En vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT, les titres déposés en garantie ne sont plus exigés.

# 31

## GESTION DU CAPITAL

La stratégie de gestion du capital de la Société est conçue pour maintenir de solides liquidités et optimiser sa structure du capital afin de réduire les coûts et rehausser sa capacité de tirer parti des possibilités stratégiques. La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité dans un horizon de moyen à long terme.

La Société a modifié ses indicateurs globaux pour les aligner sur ceux qui, selon elle, doivent être utilisés pour évaluer sa solvabilité. Le RAIL ajusté et le RAILA ajusté ne tiennent plus compte des éléments spéciaux, comme des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et des reprises connexes, et d'autres éléments inhabituels.

Les objectifs de la Société à l'égard de ses indicateurs globaux se présentent comme suit :

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

**Indicateurs globaux** – Les indicateurs globaux suivants ne représentent pas les ratios exigés selon les clauses restrictives bancaires.

Un rapprochement des indicateurs globaux et des mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR du rapport de gestion pour l'exercice 2012.

	2012	2011
RAIL ajusté <sup>1</sup>	957 \$	1 271 \$
Intérêts ajustés <sup>2</sup>	289 \$	271 \$
<b>Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés</b>	<b>3,3</b>	4,7
Dette ajustée <sup>3</sup>	5 671 \$	5 263 \$
RAILA ajusté <sup>4</sup>	1 388 \$	1 657 \$
<b>Ratio de la dette ajustée sur le RAILA ajusté<sup>5</sup></b>	<b>4,1</b>	3,2

1 Représente le RAIL avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple et les intérêts reçus (d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés ajustés, au besoin, pour tenir compte du règlement des dérivés de couverture de juste valeur avant leur date d'échéance contractuelle).

2 Représente les intérêts versés (d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés), plus la charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail et l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

3 Représente la dette à long terme ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes, plus les obligations au titre des transactions de cession-bail et la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.

4 Représente le RAIL ajusté, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles, y compris l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des contrats de location simple.

5 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

En plus des indicateurs globaux susmentionnés, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 3,0 milliards \$ au 31 décembre 2012 (3,2 milliards \$ au 31 décembre 2011). L'évaluation de ce passif dépend de diverses hypothèses à long terme cruciales comme celles liées aux croissances futures des salaires, aux taux d'inflation, aux taux de mortalité et aux taux d'actualisation actuels. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, faire des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 30 – Facilités de crédit, pour une description des clauses restrictives bancaires.

# 32 GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

<b>Risque de crédit</b>	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
<b>Risque de liquidité</b>	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
<b>Risque de marché</b>	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

## RISQUE DE CRÉDIT

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de BA relativement à la vente d'avions commerciaux.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant de nos activités de gestion de la trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à notre politique de gestion du risque de change et à notre politique de gestion des investissements (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les deux secteurs d'activité, BA et BT. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen poussé en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

**Exposition maximale au risque de crédit** – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 13 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	395 \$	432 \$	397 \$
Instruments financiers dérivés	656 \$	523 \$	501 \$
Placements dans des titres	196 \$	341 \$	325 \$
Placements dans des structures de financement	194 \$	192 \$	205 \$

## 32 GESTION DU RISQUE FINANCIER (SUITE)

**Qualité du crédit** – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs de BA, des prêts et créances liées à des contrats de location – avions et des honoraires de gestion. Les débiteurs de BA ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement moindre que de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 37 – Engagements et éventualités pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

## RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, la Société surveille constamment les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate.

**Analyse des échéances** – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2012:

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins d'un an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 896 \$	2 896 \$	– \$	– \$	– \$	– \$	– \$	2 896 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 525 \$	1 401	41	14	32	–	37	1 525
Autres actifs financiers <sup>1</sup>	1 024 \$	90	170	93	422	433	57	1 265
<b>Actifs</b>		4 387	211	107	454	433	94	5 686
Fournisseurs et autres créditeurs	3 553 \$	3 500	8	7	2	–	36	3 553
Autres passifs financiers <sup>1</sup>	870 \$	283	160	148	375	333	–	1 299
Dette à long terme								
Capital	5 405 \$	45	225	1 133	3 104	418	–	4 925
Intérêts		332	659	639	891	325	–	2 846
<b>Passifs</b>		4 160	1 052	1 927	4 372	1 076	36	12 623
<b>Montant net</b>		227 \$	(841) \$	(1 820) \$	(3 918) \$	(643) \$	58 \$	(6 937) \$

1. La valeur comptable des autres actifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

## 32 GESTION DU RISQUE FINANCIER (SUITE)

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2012:

	Valeur nominale (équivalent en dollars américains)	Flux de trésorerie non actualisés <sup>1</sup>					
		Moins d'un an	Un an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	11 740 \$	215 \$	31 \$	– \$	– \$	– \$	246 \$
Dérivés sur taux d'intérêt	3 727	99	81	131	82	35	428
	15 467 \$	314 \$	112 \$	131 \$	82 \$	35 \$	674 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	8 415 \$	(129) \$	(4) \$	– \$	– \$	– \$	(133) \$
Dérivés sur taux d'intérêt	15	–	14	(23)	–	–	(9)
	8 430 \$	(129) \$	10 \$	(23) \$	– \$	– \$	(142) \$
Montant net		185 \$	122 \$	108 \$	82 \$	35 \$	532 \$

1 Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

## RISQUE DE MARCHÉ

### Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de la Société sont gérés par les secteurs et couverts par une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la politique de gestion du risque de change (la «politique en matière de change»). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder des limites préétablies. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. BA a adopté une stratégie de couverture progressive, alors que BT couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés dans des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts.



**32 GESTION DU RISQUE FINANCIER (SUITE)***Analyse de sensibilité*

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2012 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

Incidence sur le RAI						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	16 \$	(2) \$	7 \$	- \$	(6) \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2012 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour les dérivés admissibles à la comptabilité de couverture, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	182 \$	54 \$	78 \$	109 \$	(53) \$

**Risque de taux d'intérêt**

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à un taux d'intérêt variable (voir la Note 24 – Dette à long terme). La Société est exposée parfois à des variations de taux d'intérêt dans le cadre de certains engagements de financement, lorsqu'un taux futur de financement a été garanti à un client. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques en appariant les positions d'actifs et de passifs, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, des placements dans des titres, des incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt.

*Analyse de sensibilité*

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, au 31 décembre 2012 et au 31 décembre 2011, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 74 millions \$ au 31 décembre 2012 (52 millions \$ au 31 décembre 2011).

# 33 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 actif le plus avantageux 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 fondées sur une gamme de méthodes et d'hypothèses. 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 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 d'avions, de certains placements dans des titres, de l'encaisse affectée, des fournisseurs et autres créditeurs, et des obligations au titre des transactions de cession- bail, évalués au coût amorti, se rapproche de leur valeur comptable en raison de l'échéance à court terme de ces instruments, ou parce qu'ils portent intérêt à un taux variable, ou parce que les modalités s'y rattachant sont comparables à celles du marché actuel pour des éléments similaires.

**Prêts et créances liées à des contrats de location d'avions classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net** – 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.

**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 pour estimer la juste valeur des contrats à terme et des instruments dérivés sur taux d'intérêt. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des monnaies étrangères.

La Société utilise un modèle d'écart avec ajustement pour options et un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des options de rachat sur titres de dette à long terme, selon des données du marché comme des courbes de swaps de taux d'intérêt et des cours externes.

**Dette à long terme** – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours publiés 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 à l'analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché comme les taux d'intérêt et les différentiels de crédit.

### 33 JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

#### HIÉRARCHIE DES JUSTES VALEURS

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2012:

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts et créances liées à des contrats de location-avions	416 \$	- \$	- \$	416 \$
Instruments financiers dérivés <sup>1</sup>	735	-	735	-
Honoraires de gestion	57	-	-	57
Placements dans des titres	202 <sup>2</sup>	32	170	-
Placements dans des structures de financement	196	-	150	46
	1 606 \$	32 \$	1 055 \$	519 \$
<b>Passifs financiers</b>				
Incitatifs à la location	158 \$	- \$	- \$	158 \$
Instruments financiers dérivés <sup>1</sup>	141	-	141	-
	299 \$	- \$	141 \$	158 \$

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

2 Exclut 15 millions \$ de placements comptabilisés au coût.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les exercices 2012 et 2011:

	Prêts et créances liées à des contrats de location-avions	Honoraires de gestion	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Solde au 1 <sup>er</sup> février 2011	407 \$	49 \$	37 \$	(161) \$
Gains et intérêts inclus dans le résultat net	41	9	12	1
Émissions	38	-	-	(14)
Règlements	(46)	(1)	2	34
Solde au 31 décembre 2011	440	57	51	(140)
Gains (pertes) et intérêts inclus(es) dans le résultat net	11	1	1	(26)
Émissions	3	-	(6)	(38)
Règlements	(38)	(1)	-	46
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>416 \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>46 \$</b>	<b>(158) \$</b>

### 33 JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

#### SENSIBILITÉ À CERTAINES MODIFICATIONS D'HYPOTHÈSES POUR LE NIVEAU 3

Au moment de l'évaluation des instruments financiers du Niveau 3 à leur juste valeur, certaines hypothèses peuvent ne pas être tirées de données observables de marché. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante modifierait leur juste valeur comme suit au 31 décembre 2012:

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur		Modification d'hypothèse
	Variation de la juste valeur comptabilisée en résultat net au cours de l'exercice 2012	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de liquidité de 100 points de base
Gain (perte)			
Prêts et créances liées à des contrats de location-avions	(23) \$	(15) \$	(22) \$

## 34 INVESTISSEMENTS DANS LES COENTREPRISES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises, surtout dans BT. La quote-part des revenus et du résultat net des coentreprises revenant à la Société a été comme suit pour les exercices:

	2012	2011 <sup>1</sup>
Revenus	517 \$	547 \$
Coût des ventes	393	371
<b>Marge brute</b>	<b>124</b>	176
Charges de vente et d'administration	8	7
<b>RAII</b>	<b>116</b>	169
Revenus de financement	(12)	(11)
<b>RAI</b>	<b>128</b>	180
Impôts sur le résultat	20	34
<b>Résultat net</b>	<b>108 \$</b>	146 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

La quote-part des actifs et des passifs des coentreprises revenant à la Société a été comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Trésorerie et équivalents de trésorerie	339 \$	480 \$	636 \$
Autres actifs courants	406 \$	163 \$	152 \$
Actifs non courants	134 \$	129 \$	134 \$
Passifs courants	636 \$	538 \$	723 \$

# 35

## OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

### COENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la tranche de ces opérations attribuable aux participations des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices:

	2012		2011 <sup>1</sup>	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	77 \$	44 \$	59 \$	218 \$
Achats de produits et services, et autres charges	2 \$	49 \$	10 \$	95 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

Le tableau qui suit présente les soldes en cours de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux:

	31 décembre 2012		31 décembre 2011		1 <sup>er</sup> février 2011	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	73 \$	28 \$	59 \$	32 \$	93 \$	36 \$
Créditeurs	4 \$	28 \$	1 \$	2 \$	3 \$	2 \$
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	60 \$

### RÉMUNÉRATION DES MEMBRES CLÉS DE LA DIRECTION

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents et chefs de l'exploitation de BA et de BT et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc. se présentaient comme suit pour les exercices:

	2012	2011 <sup>1</sup>
Palements fondés sur des actions	12 \$	13 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	9	12
Avantages de retraite	4	4
Autres avantages à long terme	1	1
	26 \$	30 \$

1 L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

## 36 ENTITÉS AD HOC NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités ad hoc non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux:

	31 décembre 2012		31 décembre 2011		1 <sup>er</sup> février 2011	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	8 365 \$	5 973 \$	9 071 \$	6 603 \$	9 992 \$	7 293 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités ad hoc créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités ad hoc sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme de l'entité ad hoc. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités ad hoc en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 1,9 milliard \$, dont une tranche de 381 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2012 (respectivement 1,9 milliard \$ et 350 millions \$ au 31 décembre 2011 et respectivement 2,0 milliards \$ et 439 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 37 – Engagements et éventualités.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités ad hoc.

## 37 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 36 – Entités ad hoc non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
<b>Ventes d'avions</b>			
Valeur résiduelle (a)	1 812 \$	2 108 \$	2 239 \$
Crédit (a)	1 218	1 389	1 453
Risques mutuellement exclusifs <sup>1</sup>	(594)	(771)	(806)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 436 \$	2 726 \$	2 886 \$
Engagements de reprise (b)	3 098 \$	1 619 \$	1 214 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	489 \$	457 \$	446 \$
<b>Autres<sup>2</sup></b>			
Crédit et valeur résiduelle (e)	47 \$	156 \$	159 \$
Garanties d'exécution (f)	41 \$	36 \$	34 \$

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

2 La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir section g) ci-après).

### 37 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles, ce qui réduit le risque de la Société en vertu de ces garanties. Les provisions pour pertes prévues totalisant 402 millions \$ au 31 décembre 2012 (456 millions \$ au 31 décembre 2011 et 493 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur les évaluations de tiers indépendants ajustée pour refléter des facteurs précis du marché actuel des avions, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 158 millions \$ au 31 décembre 2012 (140 millions \$ au 31 décembre 2011 et 161 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de l'avion sous-jacent et des incitatifs à la location.

#### VENTES D'AVIONS

**a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle** – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 67 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2012 (66 % au 31 décembre 2011 et 64 % au 1<sup>er</sup> février 2011).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Moins d'un an	41 \$	59 \$	58 \$
D'un an à 5 ans	850	840	758
De 5 à 10 ans	855	1 094	1 257
De 10 à 15 ans	66	115	166
	1 812 \$	2 108 \$	2 239 \$

**b) Engagements de reprise** – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Moins d'un an	373 \$	694 \$	468 \$
D'un an à 3 ans	1 361	330	417
Par la suite	1 364	595	329
	3 098 \$	1 619 \$	1 214 \$

**c) Obligations de rachat conditionnelles** – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente du nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.



## 37 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Moins d'un an	248 \$	348 \$	197 \$
D'un an à 3 ans	232	35	140
Par la suite	9	74	109
	489 \$	457 \$	446 \$

**d) Options de vente du programme de multipropriété** – En vertu du programme américain de multipropriété *Flexjet*, la Société offre à ses clients l'option de revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date d'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondé sur les justes valeurs actuelles estimatives totalisait 359 millions \$ au 31 décembre 2012 (396 millions \$ au 31 décembre 2011 et 498 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avion lorsque l'option est exercée, la Société ne court pas de risque hors bilan lié à ces options.

## AUTRES GARANTIES

**e) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle** – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 47 millions \$ aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 1<sup>er</sup> février 2011. Cette garantie vient à échéance en 2025. De plus, au 31 décembre 2012, la Société avait offert des garanties de valeur résiduelle à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres conventions pour BT totalisant néant au 31 décembre 2012 (109 millions \$ au 31 décembre 2011 et 112 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011). Ces garanties sont échues en 2012.

**f) Garanties d'exécution** – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par BT, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait 41 millions \$ au 31 décembre 2012 (36 millions \$ au 31 décembre 2011 et 34 millions \$ au 1<sup>er</sup> février 2011), en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

**g) Autres** – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

## CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

La Société loue des bâtiments et du matériel et prend en charge des contrats de location simple d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements de loyers minimums futurs, surtout liés aux bâtiments et au matériel, en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit aux:

	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Un an et moins	130 \$	100 \$	108 \$
Plus d'un an à cinq ans	249	216	248
Plus de cinq ans	268	271	227
	647 \$	587 \$	583 \$

La charge de loyer s'est établie à 141 millions \$ pour l'exercice 2012 (123 millions \$ pour l'exercice 2011).

**37 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)****AUTRES ENGAGEMENTS**

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit aux:

	<b>31 décembre 2012</b>	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> février 2011
Un an et moins	<b>7 062 \$</b>	5 669 \$	5 975 \$
Plus d'un an à cinq ans	<b>3 943</b>	3 912	3 711
Plus de cinq ans	<b>361</b>	464	426
	<b>11 366 \$</b>	10 045 \$	10 112 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent les engagements de capitaux pour l'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 292 millions \$ et 356 millions \$ au 31 décembre 2012 (195 millions \$ et 50 millions \$ au 31 décembre 2011).

**LITIGES**

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2012, 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.

**38 RECLASSEMENT**

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée, surtout un reclassement depuis le poste Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme au poste Autres passifs, et depuis le poste Autres revenus au poste Quote-part des résultats de participations dans des entreprises associées.

**39 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE PRÉSENTATION**

En janvier 2013, la Société a émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis comprenant 750 millions \$, portant intérêt à 4,25% par an, venant à échéance le 15 janvier 2016 et 1250 millions \$, portant intérêt à 6,125% par an, venant à échéance le 15 janvier 2023.

La Société a l'intention d'utiliser le produit net de 1973 millions \$ aux fins générales de l'entreprise.

# PRINCIPALES PLACES D'AFFAIRES

## BOMBARDIER INC.

### Siège social

800, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec)  
Canada H3B 1Y8  
Tél.: +1 514 861 9481  
Téléc.: +1 514 861 7053

## BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

### Centre administratif

400, chemin de la  
Côte-Vertu Ouest  
Dorval (Québec)  
Canada H4S 1Y9  
Tél.: +1 514 855 5000  
Téléc.: +1 514 855 7401

### Site de Toronto

123, boul. Garratt  
Toronto (Ontario)  
Canada M3K 1Y5  
Tél.: +1 416 633 7310  
Téléc.: +1 416 375 4546

### Learjet Inc.

One Learjet Way  
Wichita, Kansas 67209  
États-Unis  
Tél.: +1 316 946 2000  
Téléc.: +1 316 946 2220

### Short Brothers plc

Airport Road  
Belfast BT3 9DZ  
Irlande du Nord  
Tél.: +44 2890 458 444  
Téléc.: +44 2890 733 396

### Centre manufacturier au Mexique

Site de l'aéroport  
Carretera Qro-Tequisquiapan  
Km 22500  
C.P. 76270  
Colon, Qro  
Querétaro, Mexique  
Tél.: +52 442 101 7500  
Téléc.: +52 442 101 7502

### Bombardier Capital Inc.

261 Mountain View Drive  
Colchester, Vermont 05446  
États-Unis  
Tél.: +1 800 949 5568 ou  
+1 802 764 5232  
Téléc.: +1 802 764 5244

### Flexjet

3400 Waterview Parkway  
Suite 400  
Richardson, Texas 75080  
États-Unis  
Tél.: +1 800 353 9538  
(sans frais, Amérique  
du Nord seulement)  
Téléc.: +1 972 720 2435

## BOMBARDIER TRANSPORT

### Siège mondial

Schöneberger Ufer 1  
10785 Berlin  
Allemagne  
Tél.: +49 30 986 07 0  
Téléc.: +49 30 986 07 2000

### Trains de grandes lignes et métros

Am Rathenaupark  
16761 Hennigsdorf  
Allemagne  
Tél.: +49 33 02 89 0  
Téléc.: +49 33 02 89 20 88

### Locomotives, véhicules légers sur rail et équipement

Schöneberger Ufer 1  
10785 Berlin  
Allemagne  
Tél.: +49 30 986 07 0  
Téléc.: +49 30 986 07 2000

### Bombardier Transport Amérique du Nord

1101, rue Parent  
Saint-Bruno (Québec)  
Canada J3V 6E6  
Tél.: +1 450 441 2020  
Téléc.: +1 450 441 1515

### Services

Schöneberger Ufer 1  
10785 Berlin  
Allemagne  
Tél.: +49 30 986 07 0  
Téléc.: +49 30 986 07 2000

### Systèmes

Schöneberger Ufer 1  
10785 Berlin  
Allemagne  
Tél.: +49 30 986 07 0  
Téléc.: +49 30 986 07 2000

### Systèmes de contrôle ferroviaire

Årstaängsvägen 29  
PO Box 425 05  
126 16 Stockholm  
Suède  
Tél.: +46 10 852 0000  
Téléc.: +46 10 852 5100

# CONSEIL D'ADMINISTRATION, COMITÉS DU CONSEIL ET DIRECTION DE LA SOCIÉTÉ

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Laurent Beaudoin, C.C., FCPA, FCA**  
Président du conseil d'administration  
Bombardier Inc.

**Pierre Beaudoin**  
Président et chef de la direction  
Bombardier Inc.

**André Bérard**  
Administrateur de sociétés  
Administrateur principal  
Bombardier Inc.

**Joanne Bissonnette**  
Administratrice de sociétés

**J.R. André Bombardier**  
Vice-président du conseil d'administration  
Bombardier Inc.

**Martha Finn Brooks**  
Administratrice de sociétés

**L. Denis Desautels, O.C., FCPA, FCA**  
Administrateur de sociétés

**Thierry Desmarest**  
Président d'honneur et membre du conseil d'administration  
Total S.A.

**Jean-Louis Fontaine**  
Vice-président du conseil d'administration  
Bombardier Inc.

**Sheila Fraser, FCPA, FCA**  
Administratrice de sociétés

**Daniel Johnson**  
Avocat-conseil  
McCarthy Tétrault  
S.E.N.C.R.L./s.r.l.

**Jean C. Monty**  
Administrateur de sociétés

**Carlos E. Represas**  
Administrateur de sociétés

**Jean-Pierre Rosso**  
Président du conseil  
World Economic Forum  
USA Inc.

**Heinrich Weiss**  
Président du conseil d'administration et chef de la direction  
SMS Holding GmbH

## COMITÉS DU CONSEIL

**Comité d'audit**  
Président: L. Denis Desautels  
Membres: André Bérard, Sheila Fraser, Daniel Johnson, Jean-Pierre Rosso

**Comité des ressources humaines et de la rémunération**  
Président: Jean C. Monty  
Membres: André Bérard, Martha Finn Brooks, Thierry Desmarest, Carlos E. Represas

**Comité de la gouvernance et des nominations**  
Président: Jean-Pierre Rosso  
Membres: Thierry Desmarest, Jean C. Monty, Carlos E. Represas, Heinrich Weiss

**Comité des finances et de gestion des risques**  
Président: André Bérard  
Membres: L. Denis Desautels, Martha Finn Brooks, Daniel Johnson, Carlos E. Represas

## DIRECTION DE LA SOCIÉTÉ

**Pierre Beaudoin**  
Président et chef de la direction  
Bombardier Inc.

**Guy C. Hachey**  
Président et chef de l'exploitation  
Bombardier Aéronautique

**André Navarri**  
Président et chef de l'exploitation  
Bombardier Transport

**Pierre Alary, FCPA, FCA, C. Dir.**  
Vice-président principal et chef de la direction financière  
Bombardier Inc.

**Richard C. Bradeen**  
Vice-président principal  
Bombardier Inc.

**Daniel Desjardins**  
Vice-président principal  
Affaires juridiques et secrétaire de la Société  
Bombardier Inc.

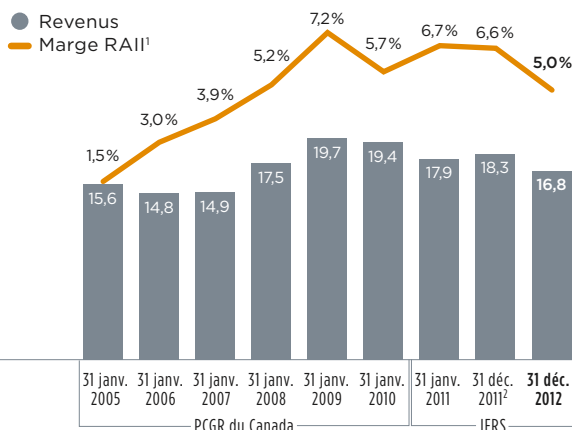
**John Paul Macdonald**  
Vice-président principal  
Ressources humaines et Affaires publiques  
Bombardier Inc.

# RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

## Notre performance en bref

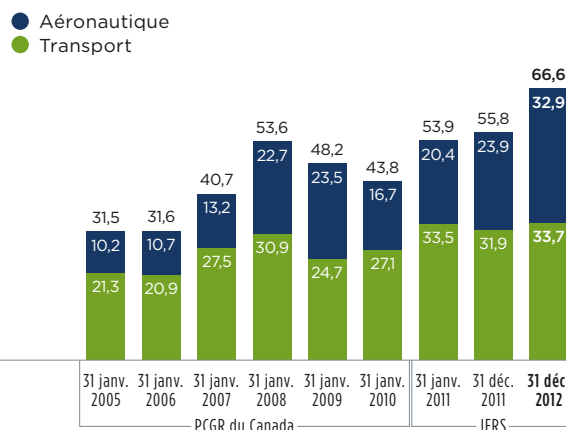
### REVENUS ET MARGE RAI<sup>1</sup>

(pour les exercices clos les; en milliards de dollars)



### CARNET DE COMMANDES<sup>3</sup>

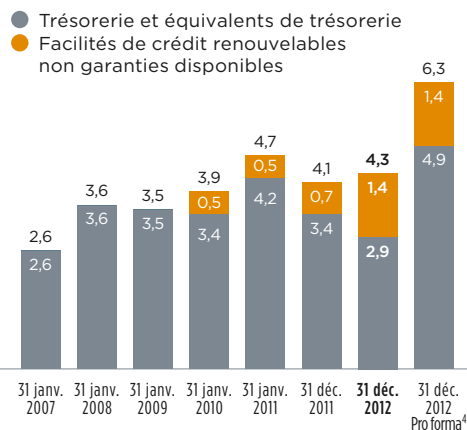
(aux; en milliards de dollars)



- Déoulant des activités poursuivies avant éléments spéciaux (marge RAI avant éléments spéciaux est une mesure financière non conforme aux PCGR). Les éléments spéciaux pour les exercices clos le 31 janvier 2008 et antérieurs pourraient ne pas être entièrement comparables aux éléments présentés les exercices subséquents. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR du rapport de gestion pour la définition de la marge RAI avant éléments spéciaux.
- L'exercice clos le 31 décembre 2011 comprend 11 mois de résultats de Aéronautique et 12 mois de résultats de Transport.
- Le total du carnet de commandes aux 31 décembre 2012 et 2011 et au 31 janvier 2011 a été retraité pour comprendre le carnet de commandes d'ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange dans Aéronautique.

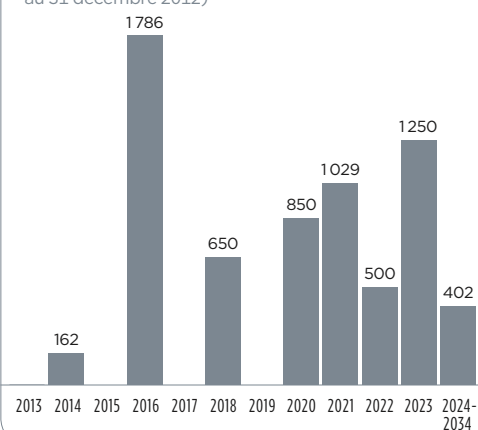
### LIQUIDITÉS

(aux; en milliards de dollars)



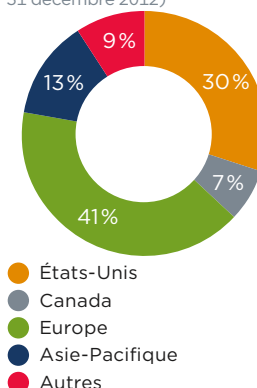
### PROFIL DES ÉCHÉANCES DE LA DETTE

(montant nominal, en millions de dollars; pro forma<sup>4</sup>; au 31 décembre 2012)



### RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES REVENUS

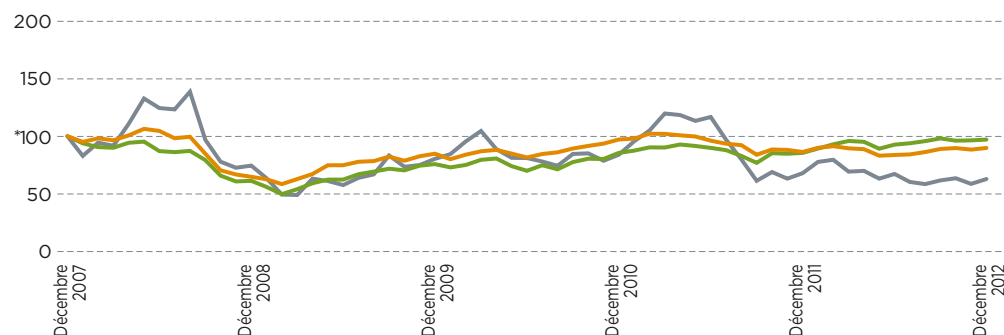
(pour l'exercice clos le 31 décembre 2012)



- La base pro forma prend en compte l'émission de dette réalisée en janvier 2013.

### ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION DE BOMBARDIER

Du 31 décembre 2007 au 31 décembre 2012



### CAPITALISATION BOURSÈRE

6,5 MILLIARDS \$ CAN

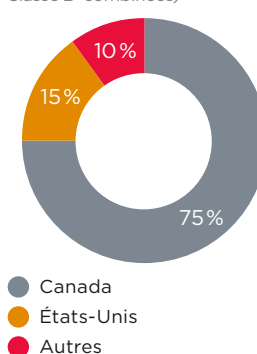
(au 31 décembre 2012)

● BBD ● S&P 500 ● SPTSX

\*Indice: cours de clôture au 31 décembre 2007 = 100

### RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE ESTIMATIVE DE LA PROPRIÉTÉ DES ACTIONS

(actions Classe A et Classe B combinées)



## INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et classe B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

## RÉSULTATS FINANCIERS - EXERCICE 2013

Premier rapport trimestriel	9 mai 2013
Deuxième rapport trimestriel	1 <sup>er</sup> août 2013
Troisième rapport trimestriel	31 octobre 2013
Rapport annuel, 4 <sup>e</sup> trimestre et exercice 2013	13 février 2014

## DIVIDENDES PAR ACTION DÉCLARÉS EN 2012 SUR UNE BASE ANNUELLE

	Classe A	Classe B	Actions privilégiées série 2	Actions privilégiées série 3	Actions privilégiées série 4
Dividendes déclarés en 2012	0,10 \$	0,10 \$	0,75 \$	1,05 \$	1,56 \$
Rendements <sup>1</sup>	2,6 %	2,7 %	5,6 %	7,8 %	6,4 %

1 Basés sur les dividendes déclarés en 2012 et le cours des actions au 31 décembre 2012.

## CAPITAL SOCIAL

Autorisé, émis et en circulation au 31 décembre 2012

	Autorisé	Émis et en circulation
Actions classe A	1 892 000 000	314 537 162
Actions classe B	1 892 000 000	1 440 364 381 <sup>2</sup>
Actions privilégiées, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées, série 4	9 400 000	9 400 000

2 Dont 24 542 027 actions achetées et détenues en mains tierces pour le régime d'unités d'actions liées au rendement.

## DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

### Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2012-12-31	2013-01-15	2013-06-28	2013-07-15
2013-01-31	2013-02-15	2013-07-31	2013-08-15
2013-02-28	2013-03-15	2013-08-30	2013-09-15
2013-03-29	2013-04-15	2013-09-30	2013-10-15
2013-04-30	2013-05-15	2013-10-31	2013-11-15
2013-05-31	2013-06-15	2013-11-29	2013-12-15

## DATE DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS ORDINAIRES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Classe A		Classe B	
Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2013-03-15	2013-03-31	2012-03-15	2013-03-31
2013-06-14	2013-06-30	2012-06-14	2013-06-30
2013-09-13	2013-09-30	2012-09-13	2013-09-30
2013-12-13	2013-12-31	2012-12-13	2013-12-31

## DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

### Série 3

### Série 4

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2013-01-18	2013-01-31	2013-01-18	2013-01-31
2013-04-12	2013-04-30	2013-04-12	2013-04-30
2013-07-12	2013-07-31	2013-07-12	2013-07-31
2013-10-18	2013-10-31	2013-10-18	2013-10-31

Veuillez noter que, sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la *Loi sur les impôts* du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

## ACTIONNAIRES

Si vous souhaitez obtenir un exemplaire de ce rapport annuel ou d'autres documents de l'entreprise, nous vous encourageons à les télécharger à partir de notre site Internet à [bombardier.com](http://bombardier.com), qui permet un accès pratique, rapide et écologique. Vous pouvez toutefois commander des versions papier sur notre site Internet ou en faire la demande à l'adresse suivante:

### Bombardier Inc., Affaires publiques

800, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec), Canada H3B 1Y8  
Tél.: +1 514 861 9481, poste 13390  
Télec.: +1 514 861 2420

## INVESTISSEURS

### Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec), Canada H3B 1Y8  
Tél.: +1 514 861 9481, poste 13273  
Télec.: +1 514 861 2420  
Courriel: [investisseurs@bombardier.com](mailto:investisseurs@bombardier.com)

## INCORPORATION

La Société a été incorporée par lettres patentes le 19 juin 1902 et prorogée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions le 23 juin 1978.

## AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec:

### Services aux investisseurs

#### Computershare Inc.

100, avenue University, 9<sup>e</sup> étage  
Toronto (Ontario), Canada M5J 2Y1

ou

1500, rue University, bureau 700  
Montréal (Québec), Canada H3A 3S8

Tél.: +1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253

(sans frais, Amérique du Nord seulement)

Télec.: +1 416 263 9394 ou +1 888 453 0330

(sans frais, Amérique du Nord seulement)

Courriel: [service@computershare.com](mailto:service@computershare.com)

## AUDITEURS

### Ernst & Young s.r.l.

800, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec), Canada H3B 1X9

## ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 9 mai 2013, à 9 h 30, à l'adresse suivante:

### Musée des Beaux-Arts de Montréal

Auditorium Maxwell-Cummings  
1379, rue Sherbrooke Ouest  
Montréal (Québec), Canada H3G 1J5

## ALLER DE L'AVANT SUR INTERNET

Les investisseurs utilisent aujourd'hui de plus en plus Internet pour obtenir l'information dont ils ont besoin pour prendre une décision éclairée. C'est dans ce contexte que nous avons peaufiné notre nouveau site Internet, plus détaillé, destiné aux investisseurs. Donner plus d'information dans le cadre de nos relations en ligne avec les investisseurs se justifie aussi d'un point vue écologique. Cela nous permet de réduire la taille de notre rapport annuel et la quantité de papier utilisé pour l'imprimer.

### POUR PLUS D'INFORMATION:

Relations avec les investisseurs

Plus récents rapport annuel, rapport financier et circulaire de sollicitation de procurations

Profil, stratégie et marché

Responsabilité sociale d'entreprise

Dividendes et autres informations sur les actions

### CONSULTER:

[ir.bombardier.com/fr](http://ir.bombardier.com/fr)

[ir.bombardier.com/fr/rapports-financiers](http://ir.bombardier.com/fr/rapports-financiers)

[ir.bombardier.com/fr/profil](http://ir.bombardier.com/fr/profil)

[rse.bombardier.com](http://rse.bombardier.com)

[ir.bombardier.com/fr/information-actions](http://ir.bombardier.com/fr/information-actions)

## ENVOIS MULTIPLES

Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à l'un des numéros suivants: +1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou d'envoyer un courriel à l'adresse suivante: [service@computershare.com](mailto:service@computershare.com).



# BOMBARDIER.COM



## **TWITTER**

[twitter.com/Bombardier](https://twitter.com/Bombardier)

[twitter.com/Bombardier\\_Aero](https://twitter.com/Bombardier_Aero)

[twitter.com/BombardierRail](https://twitter.com/BombardierRail)



## **FLICKR**

[flickr.com/BombardierAerospace](https://www.flickr.com/photos/bombardier-aerospace/)

[flickr.com/BombardierTransportation](https://www.flickr.com/photos/bombardier-transportation/)



## **YOUTUBE**

[youtube.com/BombardierVideos](https://www.youtube.com/user/BombardierVideos)

[youtube.com/BombardierAerospace](https://www.youtube.com/user/BombardierAerospace)

[youtube.com/BombardierRail](https://www.youtube.com/user/BombardierRail)



## **FACEBOOK**

[facebook.com/BombardierAero](https://www.facebook.com/BombardierAero)

**BOMBARDIER**  
l'évolution de la mobilité

Bombardier, Bombardier Vision, Challenger, Challenger 300, Challenger 605, Challenger 800, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CSeries, CS100, CS300, ECO4, FLEXITY, Flexjet, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, Global Express, INNOVIA, L'évolution de la mobilité, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, NextGen, OMNEO, ORBITA, PRIMOVE, Q400, Q-Series, SmartParts, TALENT, TWINDEXX, XR, XRS et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Reproduit avec la permission de Yahoo! Inc. ©2013 Yahoo! Inc. Le logo de Flickr est une marque déposée de Yahoo! Inc.

Le présent rapport annuel est imprimé sur du papier contenant 50% de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, permet l'économie de:



**157**

arbres matures,  
équivalant à  
la superficie  
de 10 terrains  
de tennis



**14 739 kg**

de déchets,  
équivalant à  
un camion à  
ordures plein



**45 115 kg**

d'émissions de  
CO<sub>2</sub>, équivalant  
aux émissions  
de 15 voitures  
par année



**485 700 litres**

d'eau,  
équivalant à la  
consommation  
d'eau d'une  
personne  
pendant 3 ans  
et 293 jours

Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.

Design: TAXI

Impression: Transcontinental Acme Direct

Imprimé au Canada

ISBN: 978-2-923797-19-9

Dépôt légal, Bibliothèque et

Archives nationales du Québec

Tous droits réservés.

© 2013 Bombardier Inc. ou ses filiales.



Entièrement recyclable –  
le choix responsable

FSC® n'est pas responsable des calculs de ressources économisées en utilisant ce papier.