



RÉSULTATS FINANCIERS DU DEUXIÈME TRIMESTRE 2019

1^{ER} AOÛT 2019

BOMBARDIER

MISE EN GARDE RELATIVE AUX ÉNONCÉS PROSPECTIFS

BOMBARDIER

Cette présentation contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s’y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos attentes et nos prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d’apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l’économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d’une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d’affaires; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l’exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; les attentes à l’égard de la résorption du fonds de roulement relativement aux projets en phase avancée de Transport; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l’incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles, nos besoins financiers prévus et l’examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d’améliorations visant la productivité et les gains d’efficacité opérationnelle et d’initiatives de restructuration et les coûts prévus s’y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières sous-jacents à notre plan de transformation ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en œuvre, notamment la transition de l’entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de rachat de la dette; les attentes à l’égard du rachat en temps d’opportunité de l’investissement de la Caisse dans BT Holdco; les intentions et les objectifs à l’égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités, les avantages prévus de la création de Bombardier Aviation et l’échéancier prévu de réalisation ainsi que les coûts estimés connexes; la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc, les avantages prévus de toute cession ou de toute autre transaction en découlant et leur incidence prévue sur les activités, l’infrastructure, les possibilités, la situation financière, le plan d’affaires et la stratégie globale de la Société; le financement et les liquidités de la Société en commandite Airbus Canada (SCAC); et l’incidence prévue et les avantages escomptés de notre partenariat avec Airbus et de notre investissement dans SCAC; et la réalisation des avantages attendus de l’acquisition des activités et des actifs du programme de fabrication d’aile d’avion *Global 7500* auprès de Triumph Group Inc. (Triumph). En ce qui concerne la vente du programme d’avions *CRJ* (la transaction en cours), cette présentation comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l’échéancier de réalisation connexe; au produit devant en découler et à l’utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu’aux avantages que l’on prévoit en retirer et à leur incidence prévue sur nos prévisions et objectifs; et au fait que la clôture de ces transactions sera conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris l’obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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

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

Certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs; notons, sans s’y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l’industrie du transport aérien, des clients d’avions d’affaires et de l’industrie du transport sur rail; à la politique commerciale, à l’accroissement de la concurrence; à l’instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l’échelle mondiale), au risque opérationnel (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement commercial et à l’octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons et au carnet de commandes; à la certification et à l’homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l’exécution de projets, y compris les problèmes liés à certains projets existants de Transport et à la libération de fonds de roulement connexe; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; aux risques liés à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie, notre plan de transformation, nos améliorations visant la productivité, nos gains d’efficacité opérationnelle et nos initiatives de restructuration, y compris la création de Bombardier Aviation; aux partenaires commerciaux; aux risques liés à notre partenariat avec Airbus et à notre investissement dans SCAC; aux risques liés à notre capacité de poursuivre la mise en œuvre de notre plan de financement de SCAC et de financer, au besoin, les besoins en trésorerie; aux risques liés à notre capacité d’intégrer avec succès les activités et les actifs du programme de fabrication d’aile d’avion *Global 7500* acquis auprès de Triumph; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l’environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l’égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d’approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l’égard des systèmes informatiques; à la dépendance à l’égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d’assurance), aux risques liés au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l’accès aux marchés financiers; aux risques liés aux régimes d’avantages de retraite; à l’exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d’emprunt et certains seuils minimums de liquidités; à l’aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l’égard de l’aide gouvernementale), aux risques liés au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d’intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l’augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d’inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l’exercice clos le 31 décembre 2018. En ce qui concerne la création de Bombardier Aviation dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, notamment, sans s’y limiter, les avantages, les coûts et l’échéancier prévus de la création de Bombardier Aviation, et le risque qu’elle ne soit pas réalisée selon l’échéancier et les paramètres prévus, ou pas du tout; la réalisation des synergies et des possibilités de croissance et d’innovation et les coûts et charges connexes engagés; notre capacité de nous assurer de disposer des compétences, des technologies et des capacités nécessaires pour réaliser les avantages prévus des changements organisationnels; et les incidences défavorables de l’annonce ou de l’imminence de la création de Bombardier Aviation sur le cours de marché de nos actions et sur la performance financière de Bombardier. En ce qui concerne la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc dont il est question dans les présentes, certains facteurs qui peuvent faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s’y limiter, l’incapacité de repérer et de réaliser une cession ou toute autre transaction en découlant selon l’échéancier prévu et selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial ou pas du tout; la non réalisation de la totalité ou d’une partie des avantages qui devraient en découler selon l’échéancier prévu, ou l’incapacité de réaliser ces avantages; et les coûts et charges connexes qui pourraient être engagés; et les incidences défavorables de l’annonce ou de l’imminence d’une telle cession ou de toute autre transaction. En ce qui concerne la transaction en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s’y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles-ci ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation de la transaction ou le retard dans le respect de celles-ci et l’incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les transactions, et le fait que Bombardier n’ait pas accès aux fonds ou avantages connexes selon l’échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d’autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu et les économies découlant de pareilles actions stratégiques et de la transaction, selon le cas, pourraient ne pas être accessibles lorsqu’elles s’avèrent nécessaires ou ne pas l’être selon des modalités avantageuses. Par conséquent, rien ne garantit qu’une cession liée à nos activités à Belfast et au Maroc, ou que la transaction en cours sera réalisée ou aura lieu, à quel moment elle le sera ou si elle sera conclue avec succès, ni le montant ou l’emploi du produit en découlant, ou que les avantages prévus seront réalisés en tout ou en partie. Rien ne garantit également que l’investissement dans BT Holdco sera racheté, sous quelque forme ou à quelque moment que ce soit. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l’exercice clos le 31 décembre 2018.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n’est pas exhaustive et qu’il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D’autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l’heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d’y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d’événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans cette présentation sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

DES SECTEURS D'ACTIVITÉ DE POINTE OFFRANT LES MEILLEURS PRODUITS DE LEUR CATÉGORIE

BOMBARDIER



DE SOLIDES POSITIONS
SUR LE MARCHÉ

DES PORTEFEUILLES
DE POINTE

DE SOLIDES CARNETS
DE COMMANDES

DES MOTEURS DE
CROISSANCE À LONG TERME

Trimestre clos le 30 juin	2019	2018	ÉCART	À CE JOUR
REVENUS	4,3 G\$	4,3 G\$	1 %	7,8 G\$
RAIIA AJUSTÉ ¹	312 M\$	336 M\$	(7) %	578 M\$
RAII	371 M\$	191 M\$	94 %	1,06 G\$
RAII AJUSTÉ ¹	206 M\$	271 M\$	(24) %	377 M\$
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES	(289) M\$	(80) M\$	(209) M\$	(1,2) G\$
FTD ¹	(429) M\$	232 M\$	(661) M\$	(1,5) G\$
		INCL. PRODUIT DOWNSVIEW		
RPA DILUÉ	(0,04) \$	0,02 \$	(0,06) \$	0,04 \$
RPA AJUSTÉ ¹	(0,04) \$	0,03 \$	(0,07) \$	(0,12) \$

FAITS SAILLANTS

- ❑ Solide croissance interne² des revenus de 9 % sur ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent dans l'ensemble du portefeuille découlant d'un nombre plus élevé de livraisons, de revenus plus élevés tirés des services après vente et du progrès réalisé sur les projets ferroviaires
- ❑ Baisse du RIIA ajusté et du RII ajusté attribuable surtout à la pression exercée par des coûts additionnels pour des projets ferroviaires d'envergure en voie d'achèvement
- ❑ Le RII présenté inclut le gain de 219 millions \$ réalisé lors de la vente du programme Q Series
- ❑ Utilisation de flux de trésorerie disponibles en appui à l'intense accélération en cours des cadences de production d'avions *Global 7500* et du progrès réalisé sur des projets ferroviaires de Transport

Se reporter à nos énoncés prospectifs début de cette présentation.

¹ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables de IFRS est présenté à la fin de cette présentation.

² Compte non tenu des cessions et des taux de change

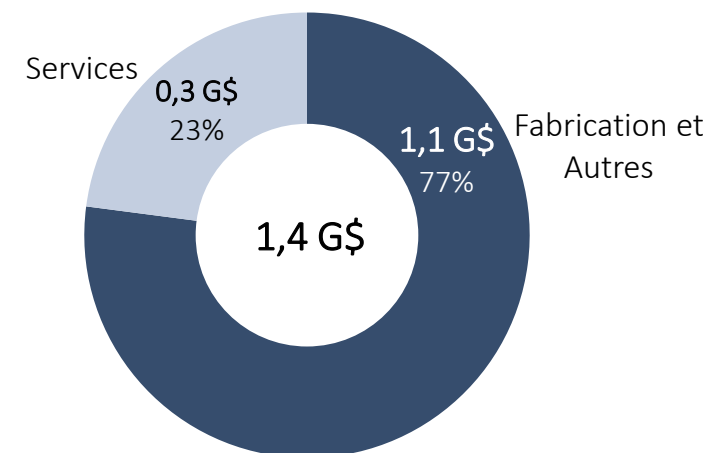
RÉSULTATS FINANCIERS T2

Trimestre clos le 30 juin	2019	2018	ÉCART
REVENUS	1,4 G\$	1,3 G\$	6 %
RAIIA AJUSTÉ ¹	146 M\$	142 M\$	3 %
RAII AJUSTÉ ¹	97 M\$	111 M\$	(13) %
MARGE RAI AJUSTÉE ¹	7,0 %	8,5 %	(150) pdb
RAII	84 M\$	108 M\$	(22) %
MARGE RAI	6,1 %	8,3 %	(220) pdb

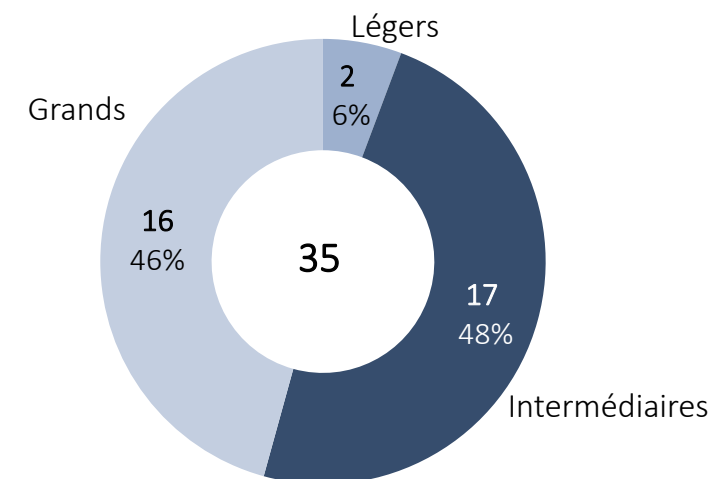
FAITS SAILLANTS

- ☐ Hausse des revenus à 1,4 G\$ et livraison de 35 avions, dont deux avions *Global 7500*
- ☐ Croissance à deux chiffres des revenus tirés des services après-vente lors de l’ajustement pour la vente des activités de formation plus tôt au cours de l’exercice
- ☐ Stabilité du RAIIA ajusté par rapport à celui du trimestre correspondant de l’exercice précédent et baisse du RAII ajusté surtout en raison de la hausse de l’amortissement liée aux livraisons d’avions *Global 7500*
- ☐ Hausse de **1,0 G\$** du carnet de commandes depuis le début de l’exercice pour s’établir à **15,3 G\$**.

REVENUS



LIVRAISONS



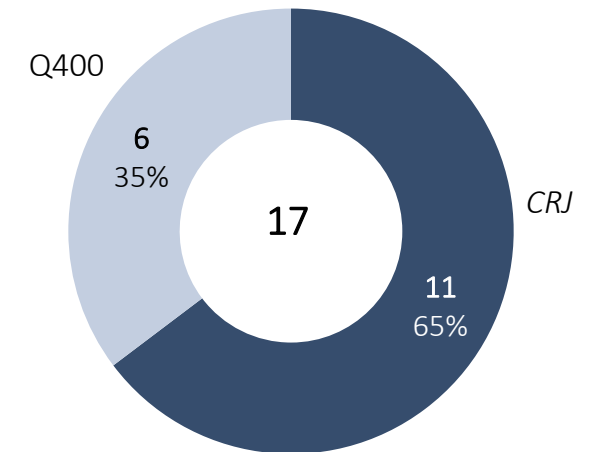
RÉSULTATS FINANCIERS T2

Trimestre clos le 30 juin	2019	2018	ÉCART
REVENUS	516 M\$	616 M\$	(16) %
RAIIA AJUSTÉ ¹	17 M\$	(61) M\$	128 %
RAII AJUSTÉ ¹	12 M\$	(66) M\$	118 %
MARGE RAI AJUSTÉE ¹	2,3 %	(10,7) %	1300 pdb
RAII	226 M\$	(668) M\$	134 %
MARGE RAI	43,8 %	(108,4) %	ins

FAITS SAILLANTS

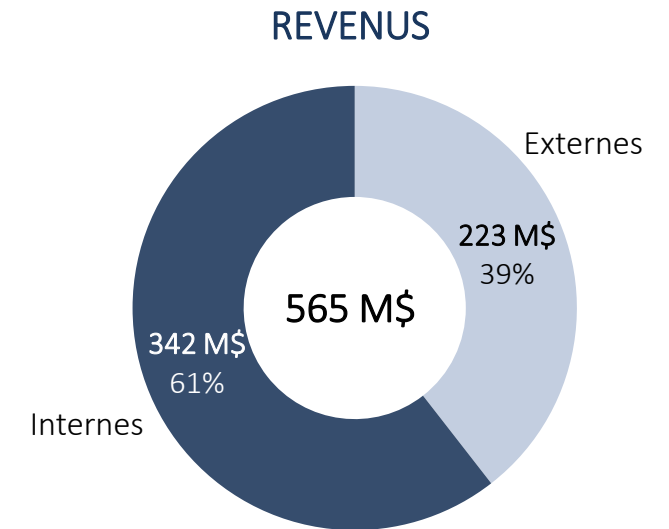
- ❑ Revenus de **516 M\$** et 17 livraisons, dont 6 avions Q400 (avant la cession du programme du 31 mai 2019) et 11 avions *CRJ*
- ❑ RAII ajusté de 12 M\$ incluant un apport de **21 M\$** provenant des programmes d'avions commerciaux, contrebalancé par la quote part de la perte nette de **9 M\$** dans SCAC
- ❑ RAII de **226 M\$** découlant principalement du gain de 219 M\$ réalisé lors de la vente du programme d'avions Q Series à Longview
- ❑ Conclusion d'une entente définitive avec Mitsubishi Heavy Industries (MHI) pour la vente du programme d'avions *CRJ*

LIVRAISONS



RÉSULTATS FINANCIERS T2

Trimestre clos le 30 juin	2019	2018	ÉCART
REVENUS	565 M\$	455 M\$	24 %
RAIIA AJUSTÉ ¹	50 M\$	69 M\$	(28) %
RAII AJUSTÉ ¹	37 M\$	57 M\$	(35) %
MARGE RAII AJUSTÉ ¹	6,5 %	12,5 %	(600) pdb
RAII	25 M\$	65 M\$	(62) %
MARGE RAII	4,4 %	14,3 %	(990) pdb



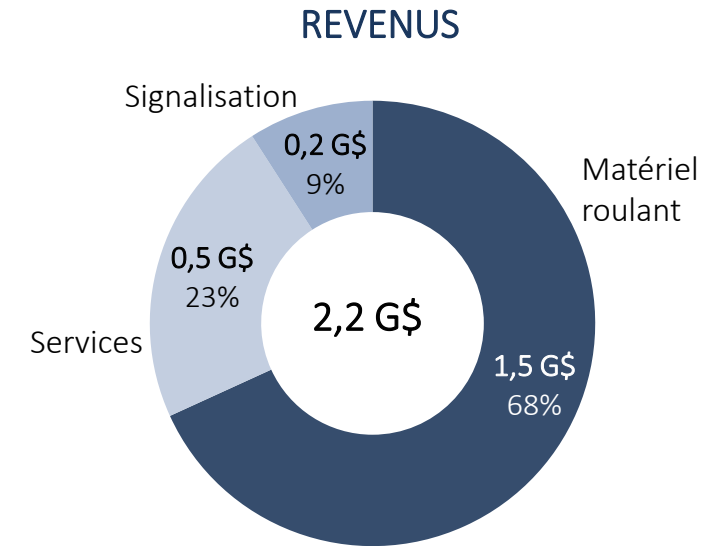
FAITS SAILLANTS

- ❑ Hausse de **24 %** des revenus sur ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison de l'accélération de la cadence de production d'avions *Global 7500* et *A220*
- ❑ Marge RAII ajustée de **6,5 %** reflétant l'accélération soutenue de la cadence de production d'avions *Global 7500* et *A220*. Marge RAII de **4,4 %** pour le trimestre

		2018					2019		
		T1	T2	T3	T4	E	T1	T2	S1
AVIONS D'AFFAIRES	REVENUS	1 110 M\$	1 307 M\$	1 083 M\$	1 494 M\$	4 994 M\$	970 M\$	1 382 M\$	2 352 M\$
	RAII AJUSTÉ ¹	98	111	89	122	420	74	97	171
	RAII AJUSTÉ %	8,8 %	8,5 %	8,2 %	8,2 %	8,4 %	7,6 %	7,0 %	7,3 %
AVIONS COMMERCIAUX	REVENUS	463 \$	616 \$	256 \$	421 \$	1 756 \$	241 \$	516 \$	757 \$
	RAII AJUSTÉ ¹	(73)	(66)	(9)	(9)	(157)	22	12	34
	MOINS: QUOTE-PART DE SCAC	s.o.	s.o.	(13)	(27)	(40)	1	(9)	(8)
	RAII AJUSTÉ ¹ (EXCLUANT SCAC)	(73)	(66)	4	18	(117)	21	21	42
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	REVENUS	446 \$	455 \$	430 \$	622 \$	1 953 \$	470 \$	565 \$	1 035 \$
	RAII AJUSTÉ ¹	47	57	36	48	188	66	37	103
	RAII AJUSTÉ %	10,5 %	12,5 %	8,4 %	7,9 %	9,6 %	14,0 %	6,5 %	10,0 %
ÉLIMINATIONS	REVENUS	(344) \$	(375) \$	(265) \$	(395) \$	(1 379) \$	(271) \$	(343) \$	(614) \$
	RAII AJUSTÉ ¹	(18)	3	-	(4)	(19)	(17)	(4)	(21)
BOMBARDIER AVIATION	REVENUS	1 675 M\$	2 003 M\$	1 504 M\$	2 142 M\$	7 324 M\$	1 410 M\$	2 120 M\$	3 530 M\$
	RAII AJUSTÉ ¹	54	105	129	184	472	144	151	295
	RAII AJUSTÉ %	3,2 %	5,2 %	8,6 %	8,6 %	6,4 %	10,2 %	7,1 %	8,4 %

RÉSULTATS FINANCIERS T2

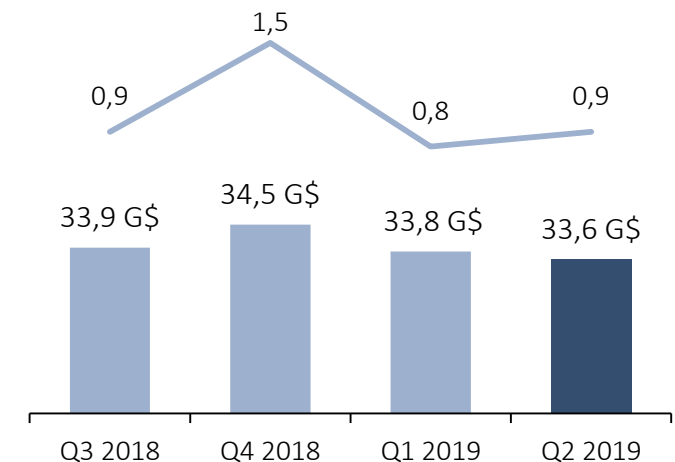
Trimestre clos le 30 juin	2019	2018	ÉCART
REVENUS	2,2 G\$	2,3 G\$	(3) %
RAIIA AJUSTÉ ¹	146 M\$	232 M\$	(37) %
RAII AJUSTÉ ¹	111 M\$	207 M\$	(46) %
MARGE RAI AJUSTÉE ¹	5,1 %	9,2 %	(410) pdb
RAII	87 M\$	163 M\$	(47) %
MARGE RAI	4,0 %	7,2 %	(320) pdb



FAITS SAILLANTS

- Revenus de **2,2 G\$**, soit une croissance interne de **2 %** sur ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change
- Revenus à ce jour conformes à l'échéancier révisé de production et à la prévision de **8,75 G\$** pour l'exercice
- Marge RAI ajustée de **5,1 %** inclut une pression de coûts additionnels sur des projets d'envergure en voie d'achèvement, surtout au R.-U., en Suisse et en Allemagne. Marge RAI présentée de 4,0 %
- Prévision du marge RAI ajusté pour l'exercice est maintenant d'environ 5 %
- Carnet de commandes totalisant **33,6 G\$** reflétant un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 0,9

CARNET DE COMMANDES ET RATIO DE NOUVELLES COMMANDES SUR REVENUS



	PRÉVISION PRÉCÉDENTE POUR 2019	PRÉVISION MISE À JOUR POUR 2019
Avions d'affaires	~6,25 G\$	} BOMBARDIER AVIATION
Avions commerciaux	~1,15 G\$	
Aérostructures	2,25 G\$ – 2,50 G\$	
AVIATION		~8,0 G\$
TRANSPORT	~8,75 G\$	~8,75 G\$
CONSOLIDÉ	~17,0 G\$¹	16,5 G\$ – 17,0 G\$

FAITS SAILLANTS

- ❑ Revenus de Aviation restant largement conformes à la fourchette précédente de prévisions, compte non tenu de la baisse du nombre de livraisons d'avions *CRJ*
- ❑ Prévision de livraisons combinées de Aviation de l'ordre de 175-180 avions, incluant 15-20 avions *Global 7500*
 - Auparavant, prévision de 150 – 155 livraisons d'avions d'affaires et ~ 30 livraisons d'avions commerciaux
- ❑ Prévision de revenus de Transport inchangée

REVENUS

Se reporter à nos énoncés prospectifs début de cette présentation.

¹ La prévision précédente de revenus consolidés pour 2019 incluait des éliminations d'un montant total se situant entre 1,40 milliard \$ et 1,65 milliard \$ liées aux ventes intersectorielles de Aérostructures et Services d'ingénierie à Avions d'affaires et Avions commerciaux. Ce montant a été inclus dans la nouvelle prévision pour Aviation.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS 2019

	PRÉVISION PRÉCÉDENTE POUR 2019	PRÉVISION MISE À JOUR POUR 2019
Avions d'affaires	~7,5 %	BOMBARDIER AVIATION
Avions commerciaux	~(125) M\$ ¹	
Aérostructures	~7,5 %	
RAII AJUSTÉ³		
AVIATION		~7,0 %
TRANSPORT	~8,0 %	~5,0 %
CONSOLIDÉ	1,0 G\$ – 1,15 G\$ ²	700 M\$ – 800 M\$
RAIIA AJUSTÉ³	1,50 G\$ – 1,65 G\$ ²	1,20 G\$ – 1,30 G\$
FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES	NEUTRES +/- 250 M\$	~(500) M\$

FAITS SAILLANTS

- ❑ Prédiction de RAII de Aviation demeurant dans la fourchette initiale
- ❑ Le RAII ajusté révisé de Transport reflète les investissements additionnels et encourra des coûts supplémentaires chez Transport, le tout totalisant entre 250 millions \$ et 300 millions \$, pour à la fois terminer les projets en voie d'achèvement et respecter le calendrier de livraisons d'autres projets (Plan d'action de BT)
- ❑ La prédiction de FTD pour l'exercice de ~(500) M\$ tient compte du plan d'action de Transport et reflète le risque temporel de flux de trésorerie de quelques projets ferroviaires clés ayant une étape de livraison vers la fin de l'année

Se reporter à nos énoncés prospectifs début de cette présentation.

¹ La prédiction précédente d'Avions commerciaux pour 2019 tenait compte des pertes estimées d'environ 100 millions \$ liées à la quote-part de la Société du résultat de SCAC. Selon la nouvelle structure, la participation de la Société dans SCAC sera présentée comme une participation détenue par le siège social; par conséquent, la quote-part du résultat n'est pas prise en compte dans les chiffres d'Aviation.

² La prédiction antérieure de revenus consolidés pour 2019 prenait en compte des éliminations s'établissant dans une fourchette d'environ 1,40 milliard \$ à 1,65 milliard \$ liées aux ventes intersectorielles d'Aérostructures et Services d'ingénierie à Avions d'affaires et Avions commerciaux. Ce montant a été inclus dans la nouvelle prédiction d'Aviation. La prédiction antérieure de RAII ajusté et de RAIIA ajusté pour 2019 comprenait des éliminations se situant dans une fourchette d'environ 20 millions \$ à 40 millions \$ liées aux ventes intersectorielles d'Aérostructures et Services d'ingénierie à Avions d'affaires et Avions commerciaux. Ce montant a été inclus dans la nouvelle prédiction d'Aviation.

³ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur

EN POSITION POUR GÉNÉRER DE MEILLEURS RÉSULTATS FINANCIERS

BOMBARDIER



CIBLER LES PROGRAMMES
DE CROISSANCE

ÉVOLUER VERS UN
PORTEFEUILLE PLUS SOLIDE

MAINTENIR NOTRE
FLEXIBILITÉ FINANCIÈRE

BOMBARDIER

MISE EN GARDE RELATIVE AUX PROGRAMMES D'AVIONS *GLOBAL 5500, GLOBAL 6500 AND GLOBAL 8000*

BOMBARDIER

Les avions *Global 5500, Global 6500 et Global 8000* sont présentement à la phase de développement et ils sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Cette présentation repose sur les résultats établis selon les IFRS et sur les mesures financières non conformes aux PCGR suivantes :

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

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

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

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

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

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

RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS SECTORIELS ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	(⁽¹⁾) 2018	2019	(⁽¹⁾) 2018
Revenus				
Avions d'affaires	1 382 \$	1 307 \$	2 352 \$	2 417 \$
Avions commerciaux	516	616	757	1 079
Aérostructures et Services d'ingénierie	565	455	1 035	901
Transport	2 194	2 259	4 301	4 614
Siège social et élimination	(343)	(375)	(615)	(721)
	4 314 \$	4 262 \$	7 830 \$	8 290 \$
RAII ajusté⁽²⁾				
Avions d'affaires	97 \$	111 \$	171 \$	209 \$
Avions commerciaux	12	(66)	34	(139)
Aérostructures et Services d'ingénierie	37	57	103	104
Transport	111	207	194	396
Siège social et élimination	(51)	(38)	(125)	(98)
	206 \$	271 \$	377 \$	472 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	13 \$	3 \$	(507) \$	4 \$
Avions commerciaux	(214)	602	(214)	602
Aérostructures et Services d'ingénierie	12	(8)	12	(7)
Transport	24	44	24	42
Siège social et élimination	—	(561)	7	(561)
	(165) \$	80 \$	(678) \$	80 \$
RAII				
Avions d'affaires	84 \$	108 \$	678 \$	205 \$
Avions commerciaux	226	(668)	248	(741)
Aérostructures et Services d'ingénierie	25	65	91	111
Transport	87	163	170	354
Siège social et élimination	(51)	523	(132)	463
	371 \$	191 \$	1 055 \$	392 \$

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

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

Rapprochement du RIIA ajusté et du RII

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	2019	2018
RAII	371 \$	191 \$	1 055 \$	392 \$
Amortissement	106	64	197	126
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	(4)	9	(4)	11
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	(161)	72	(670)	72
RAIIA ajusté	312 \$	336 \$	578 \$	601 \$

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

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	⁽²⁾ 2018	2019	⁽²⁾ 2018
Résultat net	(36) \$	70 \$	203 \$	114 \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	106	64	197	126
Charges de dépréciation (reprise de la dépréciation) des immobilisations corporelles et incorporelles	(4)	9	(4)	11
Impôts sur le résultat différés	105	(29)	309	(23)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(6)	(560)	(7)	(564)
Gains (pertes) sur cessions d'activités	(219)	599	(739)	599
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(23)	(30)	(40)	(50)
Perte sur remboursement de dette à long terme	4	—	84	—
Charge à base d'actions	14	31	30	47
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	18	2	19	19
Variation nette des soldes hors caisse ⁽³⁾	(248)	(236)	(1 248)	(830)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(289)	(80)	(1 196)	(551)
Produits nets des (additions nettes aux) immobilisations corporelles et incorporelles	(140)	312	(277)	62
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	(429)	232	(1 473)	(489)

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

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

⁽³⁾ Se reporter à la Note 23 – Variation nette des soldes hors caisse des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2019		2018	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(36) \$		70 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	(165)	(0,07) \$	80	0,03 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	29	0,01	(10)	0,00
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	15	0,01	15	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	4	0,00	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	106	0,05	(68)	(0,03)
Résultat net ajusté	(47)		87	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(47)		(2)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(101) \$		78 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 375 581		2 552 892	
RPA ajusté (en dollars)	(0,04) \$		0,03 \$	

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2019	2018
RPA dilué	(0,04) \$	0,02 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	—	0,01
RPA ajusté	(0,04) \$	0,03 \$

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

RAPPROCHEMENT DES MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR **BOMBARDIER**

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

	Semestres clos les 30 juin			
	2019		2018	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	203	\$	114	\$
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	(678)	(0,29) \$	80	0,03 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	(50)	(0,02)	(36)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	33	0,01	34	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	84	0,04	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	239	0,10	(70)	(0,03)
Résultat net ajusté	(169)		122	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(91)		(8)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(14)		(14)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(274) \$		100 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 375 223		2 475 425	
RPA ajusté (en dollars)	(0,12) \$		0,04 \$	

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

	Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018
RPA dilué	0,04 \$	0,04 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,16)	—
RPA ajusté	(0,12) \$	0,04 \$

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